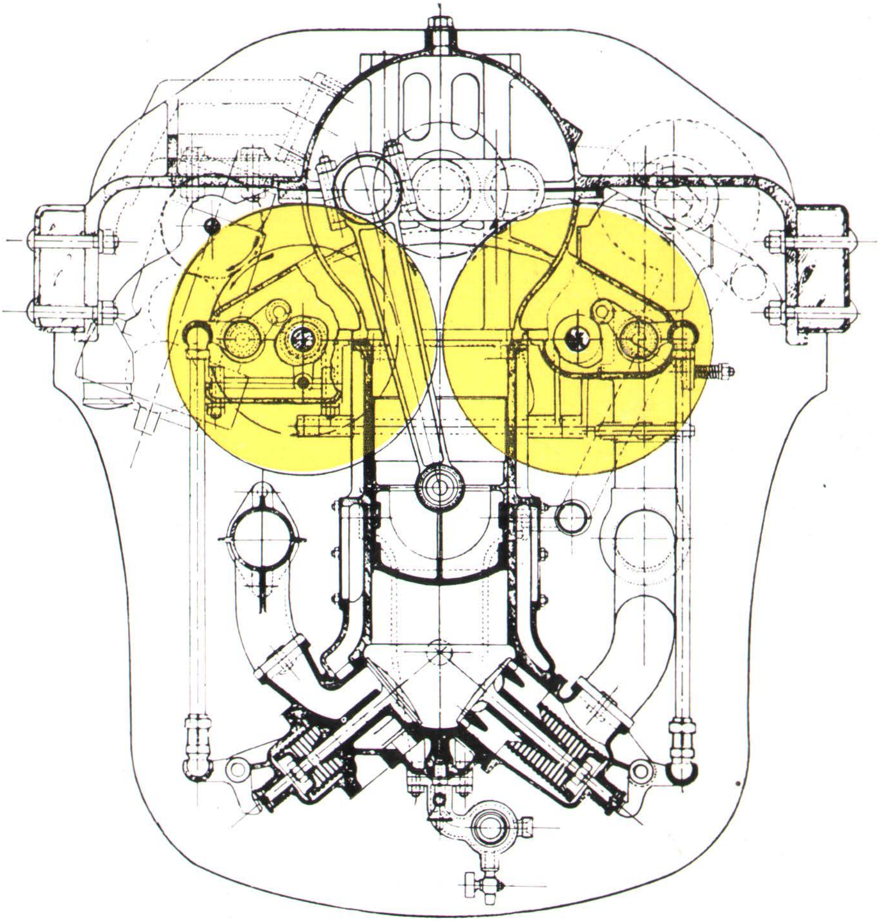


Secolul 20

PREZENTAREA ARTISTICĂ:
GETA BRĂTESCU

Secolul 20

Revistă de literatură universală

editată de Uniunea Scriitorilor
din Republica Socialistă România

Comitetul de redacţie:

ACAD. AL. PHILIPPIDE, ION BRAD, OV. S. CROHMĂLNICEANU, ZOE DUMITRESCU-BUŞULENGA, MIHNEA GHEORGHIU, DAN HĂULICĂ REDACTOR-ŞEF, GEORGETA HORODINCĂ REDACTOR-ŞEF ADJUNCT, TATIANA NICOLESCU, FLORIAN POTRA SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE

11

1968

SUMAR

AUTOMOBILUL, TEHNICĂ ŞI MIT

SURSĂ DE POEZIE

RAINER MARIA RILKE: *Sonetul XVIII (din «Sonetele către Orfeu»)*, în româneşte de Dan Constantinescu; F. T. MARINETTI: *Automobilul de curse*, în româneşte de Petre Solomon; APOLLINAIRE: *Micul automobil*, în româneşte de Alexandru Baciu; CARL SANDBURG: *Portretul unui automobil*, în româneşte de Petre Solomon; BERTOLT BRECHT: *Şi acum, după ce al optulea tip de automobil...*, în româneşte de Petre Stoica; WILLIAM CARLOS WILLIAMS: *Tînăra gospodină*, în româneşte de Petre Solomon; ALBERT PARIS GÜTERSLOH: *Pentru prima dată c-un automobil*; MARIE HOLZER: *Automobilul*; YVAN GOLL: *Automamuţii*, în româneşte de Petre Stoica; AURO D'ALBA: *Vorbeşte automobilul*, în româneşte de Daniel Popa • 4

MARCEL PROUST: *Zile în automobil*, în româneşte de Cornelia Ştefănescu; ALDOUS HUXLEY: *Păsări călătoare*, în româneşte de Simona Drăghici; RAYMOND QUENEAU: *Exerciţii de stil*, fragmente, în româneşte de Nina Cassian; DINO BUZZATI: *Depăşire*; *Sinucidere în parc*, schiţe, în româneşte de Florin Chiriţescu; MILTON PEDROSA: *Şoferul Américo, lumea aceasta şi lumea de apoi*, nuvelă, în româneşte de Andrei Ionescu; JULIO CORTAZAR: *Autostrada dinspre sud*, nuvelă, în româneşte de M. Magdalena Ioanovici; ELISABETH MANN-BORGESE: *Flori*, nuvelă, în româneşte de Al. Baciu; GUSTAV MEYRING: *Automobilul*, schiţă, în româneşte de Mihai Isbăşescu; IURI NAGHIBIN: *Bărbatul şi drumul*, nuvelă, în româneşte de Madeleine Fortunescu; IURI NAGHIBIN: *Directorul*, fragment de scenariu, în româneşte de Irina Vrabie, cu un comentariu de INOKENTI SMOKTUNOVSKI; CAMILO JOSÉ CELA: *Autostopul*, în româneşte de A. Ionescu • 15

COPIL AL SECOLULUI XX

JOHN B. RAE: *Naşterea automobilului;* JULES ROMAINS: *Primul automobil* • 120

SIMBOL AL LUMII MODERNE

ROLAND BARTHES: *Noua maşină Citroën*; HENRI LEFEBVRE: *Această lume al cărei simbol este un automobil*; JEAN ALBERT GREGOIRE: *Pledoarie pentru automobil*; LEWIS MUMFORD: *Autostrada şi oraşul*; JOHN B. RAE: *Nori deasupra industriei americane;* TEOFIL BALAJ: *Circuit parizian — flash printre vedete* • 136

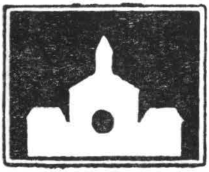
MIT LITERAR

GEORGETA HORODINCĂ: *Automobilul, instrument al destinului*; MIRCEA PĂDURELEANU: *Psihologia vitezei*; IMRE TOTH: *Meditaţii metafizice pe tema Automobil* • 164

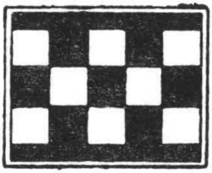
EROU CINEMATOGRAFIC

EDUARD CONSTANTINESCU: *Cele patru roţi ale cinematografului* • 187

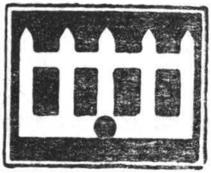
Semnele indicatoare adoptate de A.C.R. în 1907. ▶



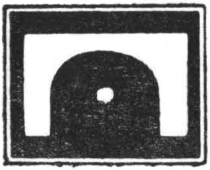
Sat.



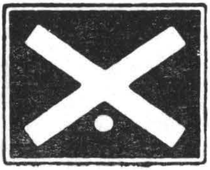
Caldarâm rău.



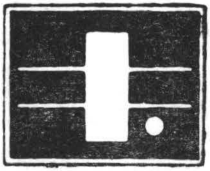
Pasagiu de nivel.



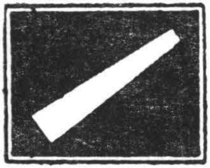
Trecere pe dedesupt.



Incrucişare primejdioasă.

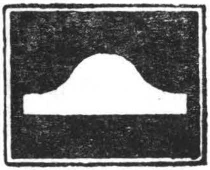


Trecere peste şine.

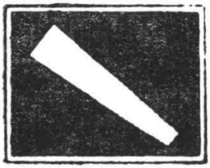


Urcuş.

Cotitură cu urcuş.

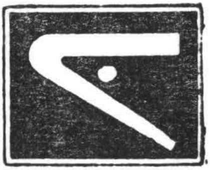


Podişcă.

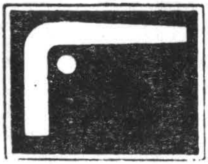


Coborâş.

Coborâş şerpuitor cu cotitură bruscă.

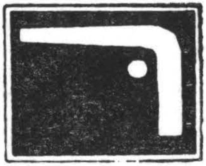


Cotitură cu coborâş.



Cotitura la dreapta.

Canivou.



Cotitură la stânga.

sursă de poezie

RAINER MARIA RILKE

XVIII, 1

Noul, l-auzi, Stăpîne,
cum duruie, vuie?
Vin heralzii lui mîne
şi imnuri îi suie.

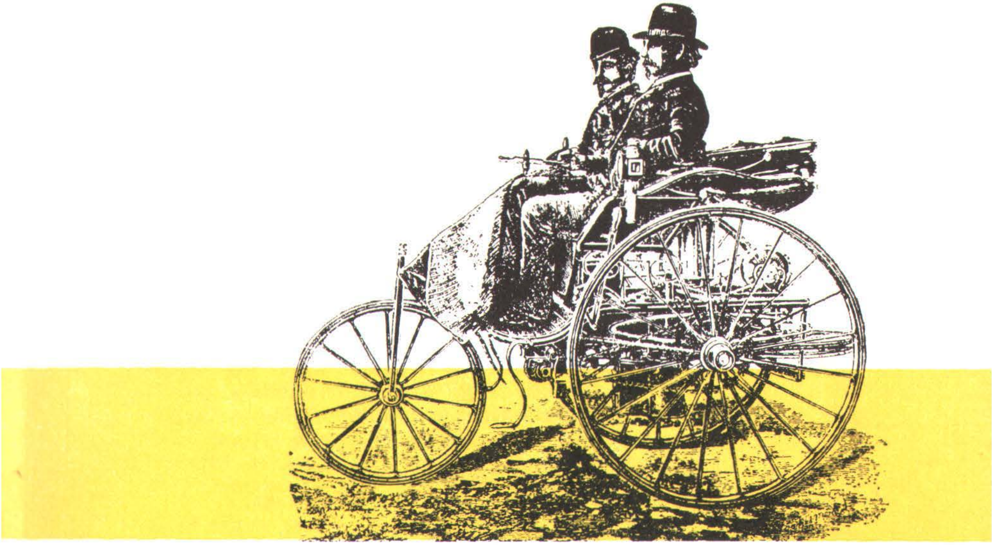
Nici un auz nu-i teafăr
în huet statornic,
dar maşina, luceafăr,
se vrea, lăudat spornic.

Cumplită maşină,
cum rotind, te răzbuni,
istovind, ne surghiuni!

Noi de-ţi dăm pornire,
tu, fără-mpătimire,
slujeşte-ne, lină.

Din *Sonetele către Orfeu*

În româneşte de DAN CONSTANTINESCU



F.T. MARINETTI

AUTOMOBILULUI DE CURSE

Zeitate aprigă dintr-un neam de oţel,
automobil beat de spaţiu
care fremeţi, muşcînd zăbala !
Monstru japonez cu ochii de forjă,
hrănit cu flăcări şi cu uleiuri,
flămînd de orizonturi şi de prăzi siderale, —
îţi pun în mişcare inima cu bătăi diabolice
şi uriaşele roţi pneumatice, pentru dansul
pe care-l desfăşori pe albele drumuri ale lumii.
Îţi slobozesc în sfîrşit hăţurile metalice şi te-avînţi,
beat de infinitul liberator !. . .

În acompaniamentul glasului tău lătrător,
iată că soarele-n asfinţit calcă pe urmele

paşilor tăi repezi, accelerîndu-şi la marginea zării
sanguinolentele palpitaţii. . .
Uite-l cum galopează acolo, în fundul pădurilor !. . .

N-are-a face, demon superb, sînt în puterea ta, ia-mă !
Pe pămîntul asurzit în ciuda tuturor ecourilor sale,
sub cerul orbit în ciuda stelelor sale de aur,
pornesc la drum, dînd pinteni febrei şi dorurilor mele
şi mă ridic, din clipă-n clipă, ca să simt
cum pe gîtul meu, care tresare, se-ncolăcesc
braţele răcoroase şi catifelate ale vîntului.
Sînt braţele tale care mă-atrag, pline de farmec.
Vîntul acesta e răsuflarea ta ameţitoare,
Infinit insondabil care mă-absorbi cu bucurie !. . .
O, morile negre şi deşelate par, dintr-o dată,
s-alerge pe-aripile lor ca pe nişte picioare-uriaşe. . .

Iată că munţii se pregătesc să arunce
pe urmele mele mantii de somnoroasă răcoare.
Priviţi ! Priviţi cotitura aceasta sinistră !. . .
O, munţi, monstruoase dihănii, mamuţi cu pasul greoi
şi cu enorme spinări arcuite,
iată-vă-n urmă rămaşi, întrecuţi, înecaţi
în oceanul ceţurilor !. . . Parc-aud pe drum
bocănitul surd al picioarelor voastre-uriaşe
încălţate cu cizme de şapte poştii !. . .

Munţi cu proaspete mantii de-azur !
Fluvii frumoase ce răsuflaţi în clarul de lună !
Cîmpii tenebroase ! Vă-ntrec pe toate-n galopul turbat
al acestui balaur. . . O, stele, voi, stelele mele,
îi auziţi oare paşii, icnetele plămînilor săi de oţel ?
Pun rămăşag că da, o, stelele mele !

Mai iute, mai iute !. . . şi fără răgaz, fără odihnă !
Sloboziţi frînele !. . . Nu puteţi ? Atunci rupeţi-le !
Pulsul motorului să-şi însutească bătăile-avîntate !
Ura ! Nu mai ating pămîntul murdar !. . .
Mă zmulg în sfîrşit şi zbor mlădios
spre-ameţitoarea în veci plenitudine-a astrelor
curgînd şuvoi în albia largă a cerului.

În româneşte de PETRE SOLOMON

GUILLAUME APOLLINAIRE

MICUL AUTOMOBIL

La 31 a lunii august 1914
Am plecat din Deauville puțin înainte de miezul nopții
În micul automobil al lui Rouveyre

Cu șoferul eram trei

Ne-am luat rămas bun de la o întreagă epocă
Giganți mînioși se năpusteau asupra Europei
Vulturii își părăseau cuibul așteptînd soarele
Peștii hapsîni urcau din hăuri
Popoarele alergau să se cunoască pînă-n străfunduri
Morții tremurau de frică în întunecatele lor locuințe

Cîinii lătrau spre zarea unde se aflau frontierele
M-am dus într-acolo purtînd în mine toate armatele care se războiau
Le simțeam urcînd în mine și arătîndu-mi mîndre ținuturile unde mărșăluiau
Prin pădurile și satele fericite ale Belgiei
Prin cîmpiile de aur ale Francilor
Pe plaiuri unde au loc totdeauna invaziile
Pe artere feroviare unde acei care se duceau la moarte
Salutau încă o dată viața tumultoasă
Oceane adînci unde colcăiau monștrii
În străvechi carcase naufragiate
Înălțimi de neînchipuit unde omul luptă
Pe culmi unde nici vulturul nu zboară
Acolo omul luptă împotriva omului
Și coboară deodată ca o stea căzătoare
Simțeam în mine ființe noi iscusite
Clădind și făurind un univers nou
Un negustor de-o bogăție neauzită și cu o statură uluitoare
Își etala o vitrină extraordinară
Și păstori giganți mînau
Mari turme mute ce pășteau cuvintele
Și la care lătrau toți cîinii pe drum

N-am să uit această călătorie în noapte
Cînd nici unul din noi nu rostea un cuvînt
Plecarea întunecată cînd muriseră cele trei faruri ale noastre
Noaptea blîndă dinainte de război
Și satele prin care treceam
Acolo potcovarii erau mobilizați între miezul nopții și orele
unu dimineața
La Lisieux prea frumoasa localitate scăldată-n azur
Sau mai degrabă la Ailles d'Or
Cînd de trei ori ne-am oprit pentru a schimba un cauciuc sport

Iar după-amiază după ce am trecut
Prin Fontainebleau
Şi-am ajuns la Paris
Cînd se afişa decretul de mobilizare
Am înţeles eu şi prietenul meu
Că micul automobil ne condusese într-o epocă Nouă
Şi deşi eram oameni în toată firea
Totuşi de abia atunci ne năşteam.

(Din volumul *Calligrammes*)

În româneşte de ALEXANDRU BACIU

CARL SANDBURG

PORTRETUL UNUI AUTOMOBIL

Un automobil slăbănog, ca un cîine cu labele lungi,
ca un vultur sur şi fantomatic.
Labele lui mestecă noroiul de pe drum, aripile lui
rod cîte un deal întreg.
Danny-şoferul visează la automobilul ăsta cînd vede
femei îmbrăcate în rochii roşii.
Un automobil slăbănog, sur şi fantomatic — e însăşi viaţa
lui Danny, sînge din sîngele lui.

În româneşte de PETRE SOLOMON

BERTOLT BRECHT

ŞI ACUM, DUPĂ CE AL OPTELEA TIP DE AUTOMOBIL

Şi acum
după ce al optelea tip de automobil
e aruncat în cimitirul de fiare vechi al fabricei,
(R.I.P.)
carele ţărăneşti de pe vremea lui Luther,
sub acoperişe năpădite de muşchi, sînt gata de drum.

Şi n-au nici un cusur.
Şi acum, deşi Ninive a pierit,
fără îndoială că fraţii ei etiopieni sînt gata de plecare.
Întotdeauna e nouă roata şi nou dricul carului,
pentru veşnicie fusese concepută huluba de lemn.
Şi acuma încă
fratele etiopian stă sub acoperişul năpădit de muşchi,
dar cine călătoreşte cu el?

Al optelea tip de automobil
iată, zace de pe acum
pe muntele de fiare vechi
dar noi
îl vom conduce pe al nouălea
fiindcă aşa am hotărît:
să călătorim mereu şi mereu
cu automobile pururea noi şi cu multe cusururi,
uşoare, fragile,
şi fără de număr
oricînd supuse distrugerii.

1913—1926

În româneşte de PETRE STOICA

WILLIAM CARLOS WILLIAMS

TÎNARA GOSPODINĂ

La orele zece dimineaţa tînăra gospodină
îmbrăcată într-un capot se mişcă înapoia
pereţilor de lemn ai casei soţului ei.
Eu trec singuratec în automobilul meu.

Femeea iese pe trotuar
ca să-l strige pe vînzătorul de gheaţă,
pe precupeţul de peşte, —
sfioasă îşi potriveşte şuviţele răzleţe,
iar eu o asemui c-o frunză căzută.

Roţile de cauciuc ale automobilului meu
trec scrîşnind peste frunzele uscate,
în timp ce mă-nclin şi merg mai departe, c-un zîmbet.

În româneşte de PETRE SOLOMON

ALBERT PARIS GÜTERSLOH

PENTRU PRIMA DATĂ C-UN AUTOMOBIL

În timp ce perspectiva spre nesfîrşit
paralizează răscrucile drumurilor
însămînţaţi răsar copii după copii.
Goana — o floare — se retează-n vînt, adulmecă timpul
sporit prin oglinda-viteză.
În ghemuirea mea mă zdruncin din creştet pînă-n tălpi.
Cu icul privirii ţintuiesc în tăietura străzii.
Fructe strivite stau lipite de roţi şi ele se-ntunecă,
eu salt albastrul, urui sub nori,
faţa mi-o umbresc cu stropi de noroi,
şi înstrîmb povîrnişul desenîndu-l.
Cititor, mai larg decît o carte deschid coapsele drumului.

1913

MARIE HOLZER

AUTOMOBILUL

Printre vehicole, automobilul e anarhistul. Desprins de legile tradiţionale, goneşte turbat prin lume, răspîndind spaima. Nici un drum de fier nu-i determină calea; nici un hăţ nu-l constrînge la un ritm prescris, care să aibă în sine îngrădiri. E stăpînul posibilităţilor nelimitate.

Conducătorul său sfidează orice regulă de circulaţie, orice petrecere în mijlocul naturii, orice răgaz pentru odihnă, el cunoaşte o singură lege: propria-i voinţă. Pentru a hotărnici şi aceste tiranice capricii ale minţii omeneşti, sînt imaginate şi scornite prescripţii. Şi totodată pentru a-l ţine în frîu pe acest diavol al zgomotelor. Dar în cazul de faţă voinţa solitară triumfă asupra nevoilor colectivităţii, îşi arogă cu sila un drept, destrămîndu-i obiceiurile, tihna, şi cu gesturi de cuceritor respinge toate protestele.

E victoria forţei asupra pedanteriei stîlpilor de hotar prescrişi, un salt, o depăşire a lentelor stadii de evoluţie, o ţîşnire violentă. Un admirabil răspuns pozitiv al gîndului, care ne înalţă, constrîns de necesitate. Un admirabil record al tehnicii, care ne dovedeşte că voinţa individuală poate deveni lege, că trebuie să devină aşa ceva; care vîntură, spulberă, forţa, tăria şi convingerea despre toate cele ce au fost adunate şi dobîndite cu atîta trudă.

E concretizarea simbolică a gîndirii; nu are nevoie de căi anumite, de repere, de peroane, de semafoare, de gherete de pază, de gări, de programe; îşi croieşte drum prin tumultul cotidian, peste pieţe şi străzi, printre pietoni şi furgoane, mereu întru întîmpinarea îndepărtatei sale ţinte.

Automobilul e izbînda împărţirii timpului, ceasornicul nemilos al vieţii noastre...

1912

YVAN GOLL

AUTOMAMUŢII

Spuma de pe valurile mulţimii împroaşcă zăgazurile,
spuma lămpilor cu arc voltaic
se prelinge ca pulberea de pe case,
şi-i inundat de spume
bulevardul —
o Cale Lactee
alb şerpuind prin oraş.

Culmi neînsufleţite, clădirile se înalţă
deasupra unor astfel de genuni,
ascund pivniţe în care se odihnesc verile provensale,
ascund paturi în care zac frunţi de aur, asudînd,
ascund sicrie şi putrede lumînări de veghe.
Creştetele lor încremenesc fără viaţă
asemenea zăpezilor îngheţate
peste valea vuind.

Dar uneori
betonul se cutremură pînă-n măruntaiele-i de fier
şi oamenii de pe stradă se sperie,
cînd din tuneluri ies mugind
turme de autobuze,
care se apropie şi se leagănă
la fel ca bătrînii mamuţi
evadaţi din muzee...

Şi o clipă
oraşul mare
tremură în faţa acestei lumini preistorice.

1913

În româneşte de PETRE STOICA

AURO D'ALBA

VORBEŞTE AUTOMOBILUL

Saturat de benzină roşie
mă clatin
brusc tresar
mă smulg din loc
între stîlpii de aer
îmi croiesc galeriile libertăţii.
Şoselele — lacomi vampiri —
sug din mine sug
şi pe urmele mele desfăşură
cadavrele kilometrilor
înghiţite
de motorul nesătul.

Stînga — dreapta
în faţă — în spate
pavoazările festive
ale soarelui —
monsenior electric
al unei catedrale cereşti —
şi preot în purpură —
antimilitarist diabolic
al republicii.
Ropot de tobe
vuiet de primăvară
darabane:
orchestra turbaţilor
copoi ai vîntului.

Captiv într-o plasă
din fier împătrit
gîfîi rigid
cotind după colţurile drepte
ale marilor străzi —
grăbit mă asvîrl
şi las în urmă
tramvaiele
cu stridentul lor căscat
pe şinele convergente.

Palatele — capete dreptunghiulare
de monştri —
cu numeroase ferestre-ochi
îşi cască balcoanele-guri
cu dinţi-balustrade.
Îmi salt kilometricii ochi
în sus — într-o parte:
săbii lungi de cipreşi
atîrnînd
(scrîncioburi
ale grădinarului-pavoazator)
lacome priviri
drapele adiind
din lumină cărnoasă
şi-un reflector —
pumnal
înfipt în inima nopţii
de ora serii — ucigaşul zilei.

Departe foarte departe stele
— nocturne cuiburi de viespi
vuind deasupra capului —
trotuare — ghilotină
sclipind asemenea jarului alb —
lame —
cumplită strangulare
a apoplecticei mele pasiuni
de-a smulge totul —
pavaj — grătar
pe care mă înfăşur
cu dorul înfocat
să mă devor.

Zorii zilei. Cascade-acoperişe —
lămpi-sentinele fosforizînd
şi abandonate însetării
înainte ca să vină lampagiul caporal
pentru schimbul gărzii.
De amîndouă laturile
soarele halebardier
desprinde legătura de la ochi
confetii — jetoane
ghirlande adiind
drapele   drapele
drapele

1915

În româneşte de DANIEL POPA

Revista Automobilă

ORGAN OFICIAL AL CLUBULUI AUTOMOBIL

APARE ODATĂ PE LUNĂ

LEONIDA & Co.

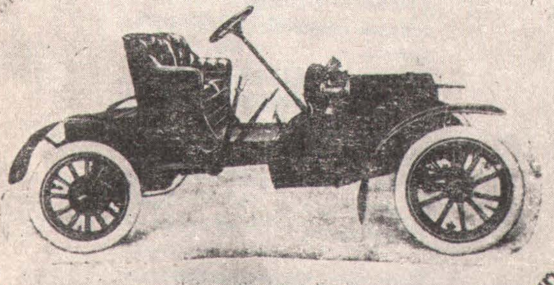
AUTOMOBILE

Sizaire-Naudin

Idealul automobil cu 2 locuri de la 3750

Mercédès

Itala



Trăsura Sizaire et Naudin

Darracq

Trăsuri electrice

Darracq-Serpollet

Şasiuri, omnibuse şi camioane de la 17.500

Cauciucuri şi antiderapante „Michelin"

ATELIER DE REPARAŢII

Garaj

Telefon 49

LEONIDA & CIE

Bucureşti. Strada Cătunu Nou. 10

DEPOSIT

ACCESORII

Adr. telegrafică LEONIDAUTO

MARCEL PROUST

Zile în automobil

Plecînd din . . . după amiază la o oră destul de înaintată nu mai aveam timp de pierdut dacă aş fi voit să ajung înainte de căderea nopţii la părinţii mei, cam la jumătatea drumului dintre Lisieux şi Louviers. La dreapta, la stînga, în faţa mea, geamurile automobilului pe care le ţineam închise puneau ca să spun aşa sub sticlă frumoasa zi de septembrie care, chiar în aer liber nu se vedea decît ca prin ceaţă. Cum ne zăreau de departe, de pe strada unde şedeau gîrbovite, bătrînele case strîmbe ne ieşiau în cale întinzîndu-ne cîţiva trandafiri proaspeţi sau ne arătau, mîndrindu-se, nalba invoaltă care, crescută de ele, le-a întrecut în înălţime. Altele, bătrîne fără vedere, veneau, sprijinite tandru pe cîte un păr cu iluzia că-l mai proptesc ele strîngîndu-l la pieptul lor vlăguit de care el, fiindcă le-a întîlnit în cale, şi-a legat pentru vecie rămurişul pipernicit şi afectuos al braţelor sale. Deodată strada coti şi bordura din dreapta coborînd apăru cîmpia Caēn-ului, fără ca oraşul, cuprins totuşi în întinderea din faţa noastră, din cauza depărtării, să se lase văzut ori bănuit. Singure, desprinzîndu-se deasupra şesului monoton şi parcă pierdute în nemărginita cîmpie, cele două clopotniţe de la Saint-Etienne urcau către cer. În curînd am văzut trei ; le ajunsese clopotniţa de la Saint-Pierre. Apropiate ca într-o întreită săgeată avîntată spre cer ele apar, aşa cum în tablourile de Turner, adesea o mînăstire sau un castel deşi îi dau numele tabloului ocupă în mijloc nemărginirii cerului, a vegetaţiei, a apei, tot atît de puţin loc, par tot atît de întîmplătoare şi trecătoare ca şi curcubeul, lumina înserării de la ora cinci ori ţărăncuţa care în prim plan tropăie

pe drum împovărată de coşuri. Clipele se scurgeau, noi mergeam repede, dar totuşi înaintea noastră nu se aflau decît cele trei clopotniţe ca păsările pe cîmp, nemişcate, pe care le deosebeşti în soare. Destrămîndu-se apoi depărtarea ca o ceaţă care dezvăluie, total şi în cele mai mici detalii, o siluetă nevăzută cu o clipă înainte, apărură turnurile Sfintei Treimi, sau mai bine zis un singur turn într-atîta unul îl ascundea perfect pe celălalt. Dar unul dîndu-se deoparte, celălalt a înaintat şi ambele se alăturară. În sfîrşit o clopotniţă întîrziată (mi se pare că aceea de la Saint Sauveur) veni printr-o îndrăzneaţă mişcare să se aşeze în faţa lor. Acum între clopotniţele înmulţite, pe povîrnişul cărora lumina se distingea părînd de la distanţă că surîde, oraşul îşi arăta îndrăzneţ şi prin urcuşuri pieptişe fuga complicată dar neşovăită a acoperişurilor sale jinduindu-le de jos avîntul fără a-l putea ajunge. L-am rugat pe şofer să mă oprească o clipă în faţa clopotniţelor de la Saint-Etienne ; dar amintindu-mi cît ne-a trebuit ca să ne apropiem de ele cu toate că la început păreau atît de aproape, mi-am scos ceasul ca să văd de cît timp vom avea nevoie, cînd automobilul coti şi mă depuse la temelia lor. Nefiind în stare să le ajung în ciuda efortului maşinei noastre care părea să se poticnească fără sorţi de izbîndă pe drum, rămînînd mereu la aceeaşi distanţă de ele, abia în ultimele clipe am realizat viteza acumulată în tot acest timp. Şi, uriaşe, dominînd prin măreţia lor, ele se repeziră cu atîta violenţă înaintea noastră, încît abia am avut răgazul să ne oprim ca să nu ne izbim de portal.

Ne-am continuat drumul ; am părăsit Caën-ul de mai multă vreme, şi oraşul, după ce ne-a însoţit un timp, a dispărut, încît rămînînd singure în zare privindu-ne cum dispăream, cele două clopotniţe de la Saint-Etienne şi clopotniţa de la Saint-Pierre îşi agitau încă în semn de rămas bun vîrfurile lor însorite. Uneori, una se retrăgea pentru ca celelalte două să ne poată zări încă o clipă ; în curînd nu am mai văzut decît două. Apoi se răsuciră pentru ultima dată ca două şuruburi de aur şi au dispărut dinaintea mea. De atunci, trecînd adesea la apusul soarelui pe şesul Caën-ului, le-am revăzut, cîteodată foarte departe, doar ca două flori pictate pe cer, deasupra orizontului ; uneori ceva mai aproape, cînd erau ajunse din urmă de clopotniţa de la Saint-Pierre păreau cele trei fete dintr-o legendă de mult povestită peste care începea să se lase uitarea. În timp ce mă îndepărtam, le-am văzut căutîndu-şi cu sfială drumul şi după cîteva încercări stîngace şi nedibace poticniri ale siluetelor lor nobile se strîngeau unele într-altele, alunecînd una în dosul celeilalte, nelăsînd pe cerul încă împurpurat decît o singură siluetă neagră, fermecătoare şi resemnată, pentru ca apoi să dispară în noapte.

Începusem să-mi pierd nădejdea că voi ajunge la Lisieux destul de devreme ca în aceeaşi seară să fiu la părinţi, care din fericire nu erau preveniţi

de sosirea mea, cînd, către asfinţit, coborînd în plină viteză, pe o pantă repede, la capătul ei, în culcuşul însîngerat al soarelui, am văzut Lisieux-ul care din acest loc ne-a luat-o înainte ca să ridice şi să orînduiască în grabă rănitele-i case, înaltele-i coşuri roşiatice ; în scurt timp totul a intrat în normal şi cînd cîteva clipe mai tîrziu ne-am oprit la colţul străzii Févres, casele bătrîneşti ale căror delicate ornamente în chip de lujere din lemn nervurat care susţin ferestrele terminîndu-se cu capete de sfinţi şi de demoni, păreau să fi rămas aceleaşi ca în secolul al XV-lea. Un accident de maşină ne-a forţat să rămînem la Lisieux pînă la căderea nopţii ; înainte de a pleca am vrut să revăd pe faţada catedralei frunzişul despre care vorbeşte Ruskin, dar felinarele anemice care luminează străzile oraşului erau stinse în piaţă şi Notre Dame părea cufundată în întuneric. Am înaintat totuşi voind să ating doar cu mîna ilustra pădure bătrînă de piatră în care este înfipt portalul şi printre ale cărei şiruri atît de bine tăiate a trecut pe semne cortegiul nupţial al lui Henric II al Angliei şi al Eleonorei de Guyenne. Dar chiar în clipa în care mă apropiam de ea bîjbîind, a fost inundată de o lumină neaşteptată ; trunchi cu trunchi, stîlpii ieşiră din întuneric desprinzîndu-şi ca vii în plină lumină de pe un fond întunecat uriaşul tipar al frunzelor de piatră. Şoferul meu, generosul Agostinelli, trimiţînd vechilor sculpturi salutul prezentului a cărui lumină servea doar ca să se citească mai bine lecţia trecutului, îndrepta una după alta pe fiecare parte a portalului, pe măsură ce voiam să le văd, focurile farurilor automobilului său. Iar cînd m-am întors la maşină am văzut un grup de copii împinşi aici de curiozitate, aplecîndu-şi pe far capetele ale căror bucle tremurau în lumina aceasta neobişnuită şi, ca proiectaţi de catedrală pe o rază, ei refăceau aici figuraţia îngerilor dintr-o scenă a Naşterii Domnului. Era tîrziu cînd am părăsit localitatea Lisieux ; şoferul a îmbrăcat o manta uriaşă din cauciuc, iar pe cap şi-a pus un fel de glugă care cuprinzîndu-i tot obrazul imberb îl făcea să semene, cu cît ne afundam mai mult în noapte, cu un pelerin sau poate cu o călugăriţă slujitoare a vitezei. Dintr-un moment în altul — întocmai ca Sfînta Cecilia care improviza pe un instrument mai puţin material — el atingea claviatura şi scotea unul din sunetele acelei orgi ascunsă în automobil a cărei muzică, deşi necontenită, noi nu o sesizam decît numai la acele schimbări de registre care nu sînt decît schimbările de viteză ; muzică, s-o spunem abstractă, numai simbol şi numai număr, care te îndeamnă să te gîndeşti la acea armonie produsă, zice-se, de sfere cînd se rotesc în eter. Mai tot timpul şoferul ţinea doar cu mîna roata — roata de direcţie (numită volan) — întrucîtva asemănătoare crucilor de hirotonisire pe care le ţin apostolii rezemaţi de coloanele corului în biserica Sainte Chapelle de la Paris, sau putînd fi asemuite crucii lui Saint Benoît, şi în general

oricărei stilizări a roţii în arta Evului mediu. El părea că nu se foloseşte de volan, atît rămînea de nemişcat, ţinîndu-l doar ca pe un simbol acceptat să-l întovărăşească ; ca şi el, sfinţii de pe portalurile catedralelor ţin unul o ancoră, altul o roată, o harfă, o coasă, drugi, un corn de vînătoare, pensule. Dar dacă aceste atribute erau în general destinate să amintească meseria în care ei excelaseră în timpul vieţii, ele erau uneori şi imaginea instrumentului de care au pierit ; fie ca volanul de direcţie al tînărului meu şofer care mă conduce să rămînă mereu doar simbolul talentului său şi să nu devină prefigurarea propriului său calvar ! Am fost siliţi să ne oprim într-un sat pentru a căror locuitori eu am fost o vreme acel « călător » care nu a mai fost văzut de la începuturile drumului de fier, epocă reînviată de automobil, acel călător căruia în tablourile flamande un slujitor îi toarnă un pahar la botul calului, sau acela care, în peisajele lui Cuyp se vede oprindu-se să întrebe pe unde să apuce, aşa cum spune Ruskin « pe un trecător, a cărui înfăţişare îl arată incapabil să i-l deslușească» şi care, în fabulele lui La Fontaine, călăreşte prin soare şi vînt, înfăşurat într-o călduroasă pelerină la începutul toamnei « cînd călătorul este obligat să se îngrijească » — acest « cavaler» care nu mai există astăzi în realitate şi pe care totuşi îl mai zărim galopînd uneori în timpul refluxului la marginea mării, la apusul soarelui (venit fără îndoială din alte vremuri în ajutorul umbrelor serii) făcînd din peisajul marin pe care-l avem în faţă o « marină » pe care îl datează şi îl semnează, mic personaj ce pare adăogat de Lingelbach, Wouwermans sau Adrien Van de Velde pentru a satisface gustul de anecdotă şi de portret al comercianţilor bogaţi din Harlem, amatori de pictură, preferîndu-le în locul unei plaje de Guillaume Van de Velde sau de Ruysdael.

Dar mai cu seamă, în legătură cu acest călător, ceea ce a oferit automobilul mai de preţ este minunata independenţă care-i permite să plece la orice oră şi să se oprească oriunde îi face plăcere. Mă vor înţelege toţi aceia cărora vîntul în drumul său le-a aprins, fără ca ei să prindă de veste, nestăvilita dorinţă de a fugi cu el pînă la mare, unde vor putea să vadă în loc de caldarîmuri nemişcate, zadarnic şfichiuite de furtună, valurile răscolite în stare să-i răspundă fiecărei lovituri cu o lovitură, fiecărui zvon cu alt zvon ; mă vor înţelege mai ales toţi aceia care ştiu ce înseamnă, în anumite seri, groaza de a te închide cu tine însuţi o noapte întreagă ; mă vor înţelege toţi aceia care cunosc bucuria ce o resimţi după ce ai luptat cu propria-ţi spaimă şi cînd în momentul în care ai început să urci spre camera ta înăbuşindu-ţi bătăile inimii, reuşeşti să te opreşti şi să spui : « Ei bine, nu, nu voi urca ; să fie înşeuat calul, să fie gata automobilul », şi să poţi fugi noaptea întreagă lăsînd în urmă locurile în care ne-a sufocat neliniştea presimţită sub fiecare acoperiş adormit, în timp

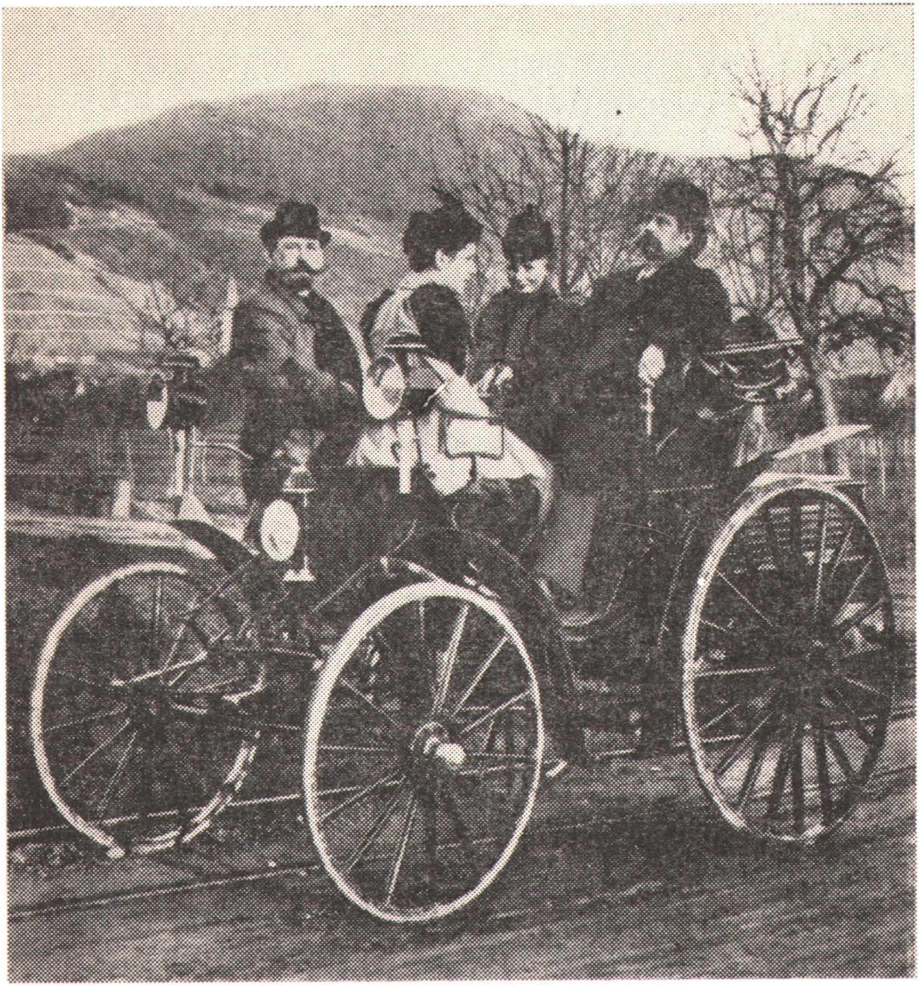
ce noi zburam în viteză fără să fim recunoscuţi de ea, dincolo de atingerea ei.

Automobilul s-a oprit la colţul unui drum neumblat, în faţa unei porţi pe care s-au agăţat stînjenei uscaţi şi trandafiri. Am ajuns la casa părinţilor. Şoferul a clacsonat ca să ne deschidă grădinarul, acel clacson al cărui sunet ne supără cu stridenţa şi monotonia sa, dar care totuşi ca orice lucru, poate deveni frumos cînd se pătrunde de un sentiment. Părinţilor mei el le-a sunat vesel ca un semnal neaşteptat . . . « Mi se pare c-am auzit . . . Nu poate fi decît el !» S-au sculat, au aprins o lumînare apărînd-o de aerul izbit odată cu uşa deschisă cu nerăbdare, în timp ce dincolo în parc, clacsonul- al cărui sunet devenit vesel şi aproape uman pe care nu puteau să nu-l recunoască, nu contenea să-şi trimită chemarea, mereu aceeaşi, ca ideea fixă a bucuriilor apropiate, apăsător şi repetat ca neliniştea lor crescîndă.

Şi mă gîndeam că în *Tristan şi Isolda* (mai întîi în actul al doilea, cînd Isolda flutură vălul ca un semn, şi apoi în actul al treilea, la sosirea corăbiei), prima dată prin repetarea stridentă, nelămurită şi din ce în ce mai iute a celor două note a căror succesiune este datorită uneori întîmplării din lumea neorganizată a zgomotelor, a doua oară prin fluierul unui biet păstor, prin tensiunea sporită, prin monotonia înăbuşitoare a firavului său cîntec, Wagner a încredinţat cu o aparentă şi genială renunţare a puterii sale creatoare, exprimarea minunatei speranţe de fericire care a stăpînit vreodată sufletul omenesc.

«*Pastiches et mélanges*».

În româneşte de CORNELIA ŞTEFĂNESCU



Promenadă în familie:
La volanul acestei «BENZ», Carl Benz conduce cu demnitatea sa de om ajuns. (1894)

ALDOUS HUXLEY

Păsări călătoare

Blonzi, capul descoperit, fețe mai bronzate decît părul, bocănesc de-a lungul drumurilor prăfuite. Poartă șorturi; genunchii de tirolezi le sînt cafenii. Bocanci imenși, grei de cuie, lovesc metalic lespezile bisericilor în care intră ca niște Kunstforscheri conștiincioși ce sînt. În spinare, rucsacuri, și în mînă, fie un baston, fie o umbrelă zdravănă; i-am văzut escaladînd Viale dei Colli la Florența cu piolete. Sînt « păsări călătoare », și vin — după cum îi arată atît de romantic și lipsit de ironie numele schillerian — din Germania. Mulți dintre ei au parcurs pe jos tot drumul peste Alpi, din Berlin la Taranto și înapoi, fără bani, trăind cu pîine și apă, dormind prin hambare sau la marginea drumului. Tineri cutezători și dîrzi ! Am pentru ei admirația cea mai profundă. Ba chiar îi invidiez, dorind să fi avut și eu energia și dîrzenia lor. Dar nu-i imit.

Sfinții de pe vremuri — spune imnul —
S-au suit la ceruri
Cu suferință, trudă și durere.
Doamne, dă-ne nouă putere
Să-i urmăm cu trenul !

Pentru mine, mărturisesc, chiar și trenul a devenit un mijloc de transport prea incomod ca să-l folosesc cu asiduitate. Aș modifica ultimele două versuri ale imnului în felul acesta: « Doamne, dă-ne nouă bani/ să-i urmăm în mașină ». Rugăciunea mi-a fost îndeplinită, cel puțin în parte; pentru că îți vine greu să socotești automobil un Citroën de 10 cai putere. Fără îndoială, posesorii unor automobile Napier, Vauxhall, Delage sau Voisin nu l-ar recunoaște ca atare. N-am să explic de ce. Tot ce pretind din partea unui Citroën de 10 cai putere este să meargă. Te poartă modest, fără ifose, nu foarte repede, firește, dar într-una și cu inima ușoară. Specimenul de care vă povestesc ne-a purtat cîteva mii de mile pe drumurile Italiei, Franței, Belgiei și Olandei; și nu este puțin lucru pentru cel care cunosc drumurile acestea.

Ajungînd aici, dacă aş avea destulă tărie, ar trebui să mă opresc de a mai vorbi de Citroënuri şi să mă întorc la subiecte mai înalte. Dar ispita de a vorbi despre automobile, cînd ai şi tu unul, este aproape irezistibilă. Înainte de a cumpăra un Citroën, nici un subiect nu era pentru mine mai neinteresant decît automobilul, dar acum nici unul nu mi se pare mai important. Pot să discut cu alţi proprietari de automobile ore în şir despre motoare şi sînt dispus fără milă să plictisesc pe cei nemotorizaţi, vorbindu-le la nesfîrşit despre acest subiect încîntător. Îmi pierd o mulţime de timp preţios citind reviste automobilistice, studiind cu pasiune ştirile trimise de pe pistele de curse, urmăresc cu seriozitate elucrubaţiile tehnice pe care nu le înţeleg. E o nebunie, dar e încîntătoare. După cum îmi dau seama, efectele spirituale ale calităţii de a fi posesorul unui automobil nu sînt întrutotul binefăcătoare. Introspecţia şi discuţiile avute cu alţi automobilişti mi-au arătat fără doar şi poate că a poseda un automobil poate să aibă urmări dintre cele mai nefaste asupra caracterului. Ca să încep: fiecare proprietar de automobil este un mincinos. Nu poate spune adevărul despre maşina lui. Exagerează viteza, numărul de mile pe care le parcurge cu un galon de benzină, vitejia ca escalador de înălţimi. În focul discuţiei eu însumi am păcătuit în acest sens nu numai o dată; şi chiar cu sînge rece şi cu răutate premeditată am debitat minciuni ticluite şi destul de străvezii pe această temă. Nu-mi apasă prea tare conştiinţa. Nu sînt cazuist, dar părerea mea e că o minciună rostită cînd te aştepţi ca nimeni să nu te creadă, nu este atît de vinovată. Automobilistul ca şi pescarul nu-şi închipuie niciodată că isprăvile lui sînt crezute. Eu însumi am încetat de mult să acord cea mai mică încredere spuselor colegilor mei automobilişti. Ultimul vestigiu al credulităţii mele a fost dărîmat de către un şofer belgian care mi-a spus că două ceasuri sînt mai mult decît destul ca să ajungi de la Bruxelles la Ostende; susţinea că el însuşi parcurgea mereu acest drum şi că niciodată nu i-a trebuit mai mult. L-am crezut şi n-am mai stat să consult ghidul automobilistic. Dacă aş fi făcut-o, aş fi constatat că de la Bruxelles la Ostende sînt mai bine de 70 de mile, că drumul este acoperit cu pietre de rîu şi foarte prost pietruit, şi că trebuit să treci prin trei oraşe şi aproape douăzeci de sate. S-a mai întîmplat ca să pornim şi tîrziu după-amiaza, aşa că a trebuit să înnoptăm pe drum. Acum, cînd automobiliştii îmi spun cît le trebuie să ajungă dintr-un loc în altul, mai adaug, ţinînd seama de caracterul fiecăruia, un procent de treizeci — şaizeci la sută. În felul acesta ajung mai aproape de adevăr.

Alt păcat îngrozitor generat de calitatea de a fi posesorul unui automobil, mai ales al unui automobil mic, este invidia. Ce nemulţumire amară umple mintea automobilistului cu 10 cai putere, pe cînd cel de 40 cai putere trece ca o săgeată pe lîngă el! Cu ce vehemenţă îl detestă pe stăpînul unei maşini mai mari! Ce invidie şi lăcomie pun stăpînire pe el! Într-o regiune de şes, sentimentul de invidie este mai slab decît într-o regiune deluroasă. Pentru că la şes un automobil mic se poate mişca astfel încît să nu-şi facă stăpînul de ruşine. Într-o ţară muntoasă, ca Italia, unde drumurile urcă şi coboară mereu cîte două sau trei mii de picioare, păcatul de moarte al invidiei înfloreşte în toată plinătatea. Căci superioritatea celor 40 de cai putere în comparaţie cu cei 10 cai putere apare dureros de evidentă pe asemenea meleaguri. S-a întîmplat ca tocmai la Mont Cenis, paharul umilirii noastre să se reverse şi invidia cea mai neagră să ne umple sufletele. Pornisem de la Torino. Primele treizeci de mile, şoseaua era perfect dreaptă. Am alunecat înainte într-un stil foarte îndrăzneţ; Fiaturile mai mici înghiţeau praful stîrnit de noi. În faţă, ca un zid imens şi inegal, se ridicară dintr-o dată Alpii. Susa se află la capătul unei văi lungi şi

largi care duce pînă la poalele munţilor. Treci prin oraş şi apoi, deodată, fără ştire, drumul începe să urce abrupt. Urcă aşa fără să se oprească următoarele cincizeci de mile. Trecătoarea se află la 6500 de picioare deasupra nivelului mării: Citroënul se fixă la viteza a doua şi rămase la ea; încet, pufăind, suiam urcuşul cel lung. Parcursesem o milă cînd ne ajunse la urechi un zgomot ce venea din vale, un zgomot ca de mitraliere strînse la un loc. Crescu din ce în ce mai mult. Un minut mai tîrziu, o maşină uriaşa de curse, Alfa-Romeo, arătînd suspect ca o maşină catre tocmai atunci cîştigase Marele Premiu al Europei, trecu urlînd pe lîngă noi cu o viteză care nu putea fi mai mică de cinci zeci de mile pe oră. Evident că era condusă de un geniu; deoarece, privind în sus, am văzut monstrul stacojiu luînd curbă după curbă pe drumul în zigzag de deasupra capetelor noastre fără ca cel puţin o dată să-şi încetinească viteza, măcar cu o milă pe oră. După alte treizeci de secunde nu se mai văzu. Zgomotul lui reverbera solemn printre munţi ca un tunet. Încet, pufăiam mai departe. După jumătate de ceas ne-am întîlnit iar cu bolidul care acum cobora; vădea aceeaşi nepăsare la curbe ca şi atunci cînd urcase. Ne închipuiam că n-aveam s-o mai vedem. Dar aşteptînd la vama italiană în timp ce ofiţerul de serviciu ne controla hîrtiile — o formalitate care ia o grămadă de timp peste tot — am auzit de departe zgomotul familiar. În cîteva minute deveni asurzitor. Ca o rachetă imensă, roşie, trăgînd după ea un nor de fum, gonea ca o nălucă. « Fac încercări de căţărare », ne desluşi soldatul de pază. Pornirăm din nou. Vama se afla doar la jumătatea urcuşului; mai aveam trei mii de picioare sau cam atîta pentru a ajunge în vîrf. Încet, cu viteza a doua, ne aşternurăm pe urcuş. Ne depărtasem o milă de vamă, cînd, pentru a doua oară, ne-am întîlnit cu Alfa-Romeo coborînd. Dispăru ducînd o încărcătură de invidie, ură şi cruzime de toate felurile.

Drumul suia şi suia. Trecurăm printr-o regiune de pini. În jur, şi în sus, coamele deveniseră golaşe; foarte aproape, pe piscurile vecine, se aflau petece de zăpadă. Cu toate că era vară, aerul era neobişnuit de tare şi pătrunzător. Bătea vîntul; la umbră era chiar frig. Dar lucrul acesta nu împiedica motorul să fiarbă.

Ospiciul şi hotelurile din Mont Cenis sînt aşezate pe malurile unui lac în mijlocul unui podiş ce se întinde, uluitor de neted, între verticalele înconjurătoare. Spre graniţa italiană acest raft între dealuri se termină abrupt printr-un fel de prăpastie. Ultimele patru sau cinci sute de picioare ce duc pînă la platou le-am suit pe o şosea săpată în stîncă şi extrem de înclinată. Ajunsesem pe la jumătatea acestui ultim zigzag, cînd, deodată, izbucnind într-un urlet de după peretele de stîncă care îi înăbuşise pînă atunci zgomotul, stacojiul Alfa Romeo îşi făcu apariţia pe fundalul prăpastiei pe care cu greu o escaladam. Se luă după noi, ca o fiară urmărindu-şi prada, mugind.

Cînd am ajuns în vîrf, monstrul ni se afla în spate, trecu pe lîngă noi şi goni de-a lungul platformei. Umilirea noastră a fost deplină. Invidia şi nemulţumirea clocoteau în noi ca şi apa din radiatorul prăpăditei noastre de maşini. « De-am. . . spuserăm. . . de-am avea o maşină adevărată. . . ». Tînjeam să schimbăm invidia pătimaşă cu sentimentele tot atît de rele şi necreştine ale mîndriei şi dispreţului, să fim noi cei care să trecem exultînd în locul celor uşor de depăşit. Da, chiar sufletul fiilor omului este plin de răutate, şi nesocotinţa îi stăpîneşte cît trăiesc, iar după aceea se alătură morţilor. Cînd ajunserăm la hotel, Alfa Romeo se întorsese şi se pregătea să coboare pentru a treia oară. « Ce urîtă maşină », am spus noi.

Acestea sînt consecinţele morale ale calităţii de a fi posesorul unui automobil. Am încercat să stăm strîmb şi să judecăm drept. « La urma urmei, ne-am

zis, maşinuţa asta face treabă bună. Ne-a dus pe drumuri rele, peste munţi şi peste văi, prin tot soiul de regiuni. Ne-a purtat nu numai dintr-un loc în altul, pe faţa hărţii, ci şi prin timp — dintr-o epocă într-alta, prin artă, printr-o mulţime de limbi şi obiceiuri, prin filologie şi antropologie. A fost mijlocul unor variate şi multiple bucurii. Ne costă puţin, se poartă frumos, are deprinderi tot atît de constante ca şi cele ale lui Immanuel Kant. În acest chip nepretenţios este o pildă de virtute.» Am înşirat toate calităţile şi multe altele şi era un lucru reconfortant. Dar în străfundul sufletelor noastre invidia şi nemulţumirea mai persistau încă asemenea unor şerpi încolăciţi, gata să-şi ridice capul de îndată ce patruzeci de cai ar fi trecut din nou pe lîngă noi, pe cînd urcam la deal.

S-ar putea susţine că invidia nu este caracteristică doar posesorilor de automobile mici. « Păsările călătoare parcurgînd patru mile pe oră şi ascultînd la urcuş în praful drumului, trebuie să invidize atît pe cel cu zece cît şi pe cel cu patruzeci de cai putere. Şi poate cîţiva ne invidiază cu adevărat. Dar nu trebuie să uităm că există drumeţi care umblă pe jos, deoarece preferă lucrul acesta alternativei de a fi duşi fără nici un efort de către o maşină. În tinereţe încercasem să pretind că preferam mersul pe jos oricărui alt mijloc de locomoţie. Scurtă vreme m-am numărat printre ipocriţii entuziaşti (şi sînt o mulţime) care bat drumurile şi beau bere la hanuri mărunte pentru că aşa e corect. În cele din urmă, totuşi, am admis în sinea mea şi am mărturisit şi altora că nu sînt din fire un drumeţ, că nu-mi place să mă călesc şi nici lipsa de confort şi că numai voiam să pretind contrariul. Dar păstrez cel mai mare respect celor care merg în drumeţie şi-i socotesc un tip superior de oameni în comparaţie cu tipul predominant astăzi, al celor leneşi şi iubitori de confort. Unul dintre deliciile progresului mecanicii este că ne îngăduie să facem totul repede, uşor şi confortabil. E foarte plăcut; dar mă îndoiesc dacă, din punct de vedere moral, e foarte sănătos. Nu e foarte sănătos nici pentru corp. Cancerul prevalează în ţările civilizate, unde oamenii mănîncă cel mai mult şi se mişcă cel mai puţin. Boala se întinde cu fiecare extindere a fabricilor lui Henry Ford.

Cu toate acestea, prefer să-i urmez în maşină. Îmi scot pălăria. Este un semn al stimei sincere pe care le-o port. Dar în sinea mea repet cuvintele Abatelui din Povestirile din Canterbury:

« Lui Austin să-i rămână truda ».

În româneşte de SIMONA DRĂGHICI

RAYMOND QUENEAU

Exerciții de stil

fragmente

NOTAȚII

Într-un autobus, pe linia S, la ora aglomerației. Un tip de vreo douăzeci și șase de ani, pălărie moale și un fel de șnur în loc de panglică, gîtul prea lung de parcă ar fi tras cineva de el. Lumea coboară. Tipul cu pricina se ceartă cu un călător. Îi reproșează că-l îmbrîncește de cîte ori trece cineva pe lîngă ei. Ton plîngăreț care se vrea răutăcios. Cum vede un loc liber, se repede și se așează.

Două ore mai tîrziu, îl reîntîlnesc la Cour de Rome, în fața gării Saint-Lazare. E cu un coleg care-i spune: « Ar trebui să-ți mai pui un nasture la pardesiu ». Îi arată unde (sub guler) și de ce.

PARTIDĂ DUBLĂ

Pe la jumătatea zilei și la prînz, mă găseam și urcam pe platforma și spațiul dindărăt al unui autobuz și vehicul pentru transporturi în comun, aglomerat și mai mult decît complet, al liniei S, cea care merge de la Contrescarpe la Champerret. Văd și remarc un tînăr și adolescent bătrîn, destul de ridicul și suficient de grotesc: gîtul subțire, tub descărnat, șnur și cordeluță la pălărie și clop. După niște împinsături și îmbrînceli, zice și proferează cu o voce și un ton plîngăreț și văicăritor, că vecinul și

tovarăşul lui de drum face tot posibilul şi se străduieşte să-l înghiontească şi să-l inoportuneze ori de cîte ori cineva coboară şi se dă jos. După ce spune şi pronunţă acestea, se precipită şi se îndreaptă spre un scaun şi un loc, gol şi neocupat.

După două ore şi o sută douăzeci de minute mai tîrziu, îl întîlnesc şi îl revăd la Cour de Rome şi în faţa gării Saint-Lazare. E şi se află cu un prieten şi amic care-l sfătuieşte şi-l îndeamnă să-şi adaoge şi să-şi mai coase un nasture şi un rotocol de ebonită la pardesiu şi la mantou.

LITOTE

Eram cîţiva, călătorind ca sardelele. Un june cu un aer cam prostănac, schimbă cîteva cuvinte cu un domn de alături, apoi se aşează. Două ore mai tîrziu, îl reîntîlnesc; era cu un amic şi vorbeau despre modă.

METAFORIC

În miezul zilei, strivit în grămada de sardele călătoare a unui coleopter cu o mare carapace albă, văd un cocoşel cu gîtul golaş, repezind pe una, paşnică, dintre ele, şi limbajul lui, răspîndindu-se în aer, umed de protest. Apoi, atras de o zonă vidă, păsăroiul se precipită.

Într-un morn deşert citadin, l-am reîntîlnit în aceeaşi zi lăsîndu-se apostrofat pentru un biet nasture.

LOGO-RALIU

(Zestre, baionetă, duşman, capelă, atmosferă, Bastilia, corespondenţă)

Într-o zi, mă găseam pe platforma unui autobuz care făcea parte fără îndoială din zestrea fiicei domnului Mariage, conducător cîndva al destinelor T.C.R.P.-ului. Se afla acolo un tînăr destul de ridicul, nu pentru că nu purta baionetă, ci pentru că, nepurtînd, părea totuşi s-o poarte. Deodată, junele îşi atacă duşmanul, un domn care se găsea în spatele lui. Îl acuza în speţă că nu se poartă cuviincios ca într-o capelă. După ce reuşi să tensioneze atmosfera, tînărul se aşeză.

Două ore mai tîrziu, îl întîlnesc la doi, trei kilometri de Bastilia, cu un amic care-l sfătuieşte să-şi mai coase un nasture la pardesiu, sfat pe care ar fi putut tot atît de bine să i-l dea prin corespondenţă.

EZITĂRI

Nu mai ştiu bine unde se petreceau toate astea . . . într-o biserică? într-o ladă de gunoi. într-un cavou? Într-un autobuz, poate? Găseai

acolo . . . dar oare ce găseai? Ouă, covoare, ridichi? Schelete? Da, dar avînd încă pe ele carne și fiind vii. Asta trebuie să fi fost. Lume, într-un autobuz. Era acolo unul (sau doi?) care se făcea remarcat, nu mai știu bine prin ce. Prin megalomania lui? Prin grăsimea lui? Prin melancolia lui? Mai degrabă . . . mai exact . . . prin tinerețea lui împodobită cu un lung . . . nas? cioc? deget? nu: gît, și cu o pălărie ciudată, ciudată, ciudată. Se luă la ceartă, da, asta e, cu, probabil, un alt călător (bărbat sau femeie? copil sau bătrîn?).

Povestea asta s-a încheiat, a sfîrșit prin a se încheia într-un fel oarecare, probabil prin fuga unuia din adversari.

Cred că l-am întîlnit pe același personaj, dar unde? În fața unei biserici? A unui cavou? A unei lăzi de gunoi? Cu un amic care-i vorbea despre ceva, dar despre ce? despre ce? despre ce?

CUVINTE COMPUSE

Mă platformam în aglomerobuz într-un spațiu-timp lutecio-meridional alături de un lungît mucos. Care-i spuse unui fitevecine: « Mă-mbrîncioupești ». Astea ejaculate, se-nscăună vorace.

Într-o spațiu-temporalitate posterioară, l-am Saint-Lăzărit cu un X care-i spunea: « Ar trebui să-ți nasturbezi pardesiul ».

ANAGRAME

În S, la un seac de moragațelie, un pit la vero coziedă și șesa ed nia, arec vaea nu șurn în col de glapincă, secretă cu un lat tărăcol pe arec il cacuza se a-l rîmbînci sasindin. După ce liormăi, se ciripeptă spre un col belir.

Un seac mai tîrziu, îl leîntîrnesc la Crou de More, în fața răgii Tsian-Zalare. Era cu un maic care-i spunea: « Ar buteri să-ți iam iup un nestuar la purisade ». Și-i ratăă nude (în țafă).

DISTINGUO

Într-un autobuz (care nu trebuie confundat cu un auto-obuz), am remarcat (și nu am remorcat) un individ (nu un invalid) cu o pălărie moale de fetru (nu cu foale de-un metru). Avea gîtul lung (nu rîtul ciung). Mulțimea îmbrîncindu-se (nu brînca înmulțindu-se), fu împins de un pasager (nu un pas ager). Enervîndu-se (nu venerîndu-se) se așeză pe un loc neocupat (nu pe un coc preocupat).

Mai tîrziu, l-am văzut din nou (și nu am căzut din ou) în fața gării Saint-Lazare (nu a aruncării la zar) cu un coleg (nu cu un colac) care-i

zicea să-şi mai pună un nasture (şi nu să-şi compună un plasture) la pardesiu (a nu se confunda cu pardosea).

HOMEOPTOTE

Pe timp frumos, iau un autobuz mătăhălos, plin cu pasageri de prisos, şi văd un caraghios cu gîtul subţire nu gros, foarte ţîfnos, apostrofînd pe-un domn serios că l-a călcat pe os. Apoi se-aşează jos.

După un ceos, îl văd vorbos cu un colos care-i dă un sfătos să-şi mai coase un năstos la pardesos.

SCRISOARE OFICIALĂ

Am onoarea să vă relatez următoarele, cărora le-am fost un martor pe cît de imparţial pe atît de îngrozit.

În aceeaşi zi, aproximativ spre prînz, mă găseam pe platforma unui autobuz care străbătea strada de Courcelle în direcţia pieţii Champerret. Numitul autobuz era complet, chiar mai mult decît complet, aş îndrăzni să spun, întrucît vatmanul luase un surplus de insistenţi, fără motive întemeiate şi împins de o bunătate sufletească exagerată care-l făcea să calce regulamentul, ceea ce pînă la urmă, ducea la indulgenţă. La fiecare oprire, urcările şi coborîrile călătorilor nu întîrziau să provoace o anumită înghesuială, ceea ce l-a făcut pe un călător să protesteze, nu fără oarecare timiditate. Trebuie să adaog, că, de îndată ce a fost posibil, acesta s-a aşezat pe un scaun.

Voi mai adăoga la această relatare un addendum: am avut prilejul să-l reîntîlnesc pe acest călător, puţin mai tîrziu, în compania unui personaj pe care nu l-am putut identifica. Schimbul de cuvinte destul de animat dintre ei părea să aibă legătură cu probleme de natură estetică.

În condiţiile acestea, vă rog să binevoiţi, domnule, a-mi indica ce anume consecinţe ar trebui să trag din aceste fapte şi ce atitudine aţi crede de cuviinţă să adopt în conduita vieţii mele subsecvente.

În aşteptarea răspunsului Dvs., vă asigur, Domnule, de perfecta şi îndatoritoarea mea consideraţie.

IGNORANŢĂ

Zău dacă pricep ce se vrea de la mine. Da, m-am suit în S, către prînz. Dacă era plin? La ora aceea, bineînţeles . . . Un tînăr cu o pălărie moale? Posibil. Nu stau să mă holbez la oameni. Nu mă interesează. Un fel de şnur? La pălărie? Mă rog, o fi o curiozitate dar pe mine

mă lasă rece. Un şnur . . . Şi s-a certat cu un domn de lîngă el? Se întîmplă. L-am revăzut după un ceas sau două? Dece nu? În viaţă se petrec lucruri mult mai ciudate. Îmi amintesc, de pildă, că tata îmi povestea deseori că . . .

ALEXANDRINI

Ieri, în autobuzul marcat cu S, observ
Un tip, alături, foarte bizar şi plin de nervi,
Purtînd la pălărie un caraghios galon
În locul unei panglici, cum este de bonton.
Şi se plîngea ţîngăul, cu glasul miorlăit,
Cum că-n înghesuială un domn l-ar fi-mbrîncit.
Dar incidentul n-avu urmări. Şi tristul june
Se aşeză pe-un scaun nemaiavînd ce spune.
Cam după două ore, l-am re-ntîlnit. Mergea
Cu altul, o figură de imbecil sadea,
Care-i privea mantoul şi-l sfătuia, de sus:
« Să ştii că-aici se cere un nasture în plus ».

AFEREZE

Ram tobuz lătorii. Marc divid lărie. Părat că brîncit suială. Şezat aun iber.

Mai ziu, iar el cu mic cutînd bleme leganţă desiu.

APOCOPE

Mă ur într-un auto pli de călă. Remar un ju cu un gî lu, cu o pălă cu un şnu împle. Se sim împi de un alt călă şi-i repro că l-a călc. Apoi se aşea pe un sca lib.

Mai tîr, îl zăr cu un col care-i suge să-şi mai pu un nas la par.

EXCLAMAŢII

Hait ! Se făcu de prînz ! Spre autobuz ! Ce lume ! ce lume ! ce-nghesuială ! Şi tipul ăla ! Ce pălărie ! Şi ce gît ! Şaizeci şi cinci de centimetri ! Pe puţin! Şi cordeluţa! Cordeluţa! Cum de n-am văzut-o! Cordeluţa! Formidabil! E tare! Cordeluţa! La pălărie! O cordeluţă! Formidabil! Absolut formidabil ! Aha, iată-l că face gură ! Tipul cu cordeluţa ! Se răţoieşte ! La un vecin ! Ce tot îi spune ! Că l-a călcat pe picior ! Pariez că ajung la

palme ! Precis ! Ba nu ! Ba da ! Dă-i ! Trage-i ! Nu te lăsa ! Arde-i ! Aşi ! A lăsat-o încurcată ! Tipul cu gîtul lung ! Cu cordeluţă ! Se repede ! la un scaun liber ! Aşa, băiete ! Te-ai plasat !

Asta-i bună ! Chiar aşa ! Nu mă-nşel ! El e ! Acolo ! În Cour de Rome ! În faţa gării Saint-Lazare ! Umblînd încolo şi-ncoace ! Cu încă unul ! Ce tot îi spune ăla ! Că să-şi mai pună un nasture ! Da ! Un nasture la pardesiu ! Da ! Chiar la pardesiul lui !

COMEDIE

ACTUL I

Scena 1

(Pe platforma din spate a unui autobuz de pe linia S, într-o zi, către prînz).

Taxatorul: Biletele, vă rog.

(Călătorii îşi iau bilete)

Scena 2

(Autobuzul se opreşte)

Taxatorul: Coboară cineva? Atenţie la urcare. Complet. Cling, cling, cling.

ACTUL II

Scena 1

(acelaşi decor)

Primul călător (tînăr, gîtul lung, şnur la pălărie):

Domnule, s-ar zice că te străduieşti special să mă calci pe picior de cîte ori trece cineva spre ieşire.

Al doilea călător (dă din umeri)

Scena 2

(Un al treilea călător coboară).

Primul călător (adresîndu-se publicului): În sfîrşit ! Un loc liber !

(Se repede la el şi-l ocupă).

ACTUL III

Scena 1

(Cour de Rome)

Un tînăr elegant (către primul călător, acum pieton): Pardesiul tău e prea

răscroit în faţă şi prea larg. Ar trebui să mai micşorezi tăietura, adăogînd un nasture.

Scena 2

(Un autobuz S trece prin Cour de Rome)

Al patrulea călător: Hm, uite-l pe tipul care-a fost adineaori cu mine-n autobuz şi care s-a certat cu unul. Curioasă întîlnire. Am să scriu o comedie în trei acte şi în proză.

STÎNGACI

Nu sînt obişnuit să scriu. Nu mă pricep. Mi-ar plăcea să scriu o tragedie sau un sonet sau o odă, dar sînt nişte reguli. Astea mă împiedică. Nu-s făcute pentru amatori. Chiar şi rîndurile astea le-am scris destul de prost. În sfîrşit. Oricum, azi am văzut ceva ce aş fi vrut să pun pe hîrtie. « Să pun pe hîrtie » nu sună prea grozav. Trebuie să fie una din expresiile alea gata făcute care displac lectorilor care citesc pentru editori care caută originalitatea care li se pare necesară în manuscrisele pe care editorii le publică după ce au fost citite de lectorii cărora le displac expresiile gata făcute ca « a pune pe hîrtie » ceea ce totuşi aş fi dorit să fac cu ceva ce am văzut astăzi, deşi nu sînt decît un amator pe care-l jenează regulile tragediei, ale sonetului sau ale odei, pentru că nu sînt obişnuit să scriu. Drace, nu ştiu cum am făcut dar iată-mă din nou la început. Nu ştiu cum să mă urnesc din loc. Fie ce-o fi. Am să iau taurul de coarne. Altă platitudine. Şi pe urmă, tipul ăla n-avea nimic dintr-un taur. Stai, că asta n-ar fi rău. Dacă aş scrie: să-l apucăm pe filfison de şnurul pălăriei lui de fetru moale care în loc de mîner are un gît lung, poate că aşa ar fi original. Poate că aşa aş ajunge să-i cunosc pe domnii de la Academia Franceză, de la Flora şi din strada Sébastien-Bottin. Şi dece n-aş face progrese, la urma urmei. Numai scriind devii scribălău. Asta-i tare. Trebuie totuşi mai multă măsură. Tipul de pe platforma autobuzului, tocmai că n-avea, cînd s-a apucat să se răstească la vecinul lui sub pretextul că acesta-l călca pe picior ori de cîte ori se-nghesuiau călătorii, spre ieşire sau la urcare. Cu atît mai mult cu cît, după ce a făcut atîta scandal, s-a dus repede să se aşeze, cum a văzut un loc liber, de parcă i-ar fi fost frică să n-o încaseze. Iată că am şi relatat jumătate din povestea mea. Mă-ntreb cum am făcut. E totuşi plăcut să scrii. Dar rămîne partea cea mai dificilă. Cea mai greoaie. Tranziţia. Cu atît mai mult cu cît nu există nici o tranziţie. Prefer să mă opresc.

SONET

Într-un prea plin vehicul — autobuzul S—
Un tip cu-o pălărie de fetru, cam ciudată,
Cu gîtul melancolic cum n-am văzut vreodată,
Își contempla vecinul cu mare interes.

Peste o clipă, două,-n sfîrşit, am înţeles.
Bizarul june prinse, cu-o voce rîzgîiată,
Să-afirme că vecinul — audă lumea toată ! —
Îl calcă pe picioare, şi-anume foarte des.

Se potoli pe urmă. Se aşeză. Tîrziu,
Cam după două ore, îl văd — ce întîmplare ! —
Pe-acelaşi ins, alături de-un dandy pirpiriu,

Care-i spunea, cu vorbe precise şi sumare,
Vădind o competenţă cum nu oricine are,
Că-i trebuie un nasture-n plus la pardesiu.

OLFACTIV

În acest S de prînz, în afara mirosurilor obişnuite, simţeai un duh de popă, de lume interlopă, de sincopă, de topoare, de torpoare, de carapace, de aici-zace, de ceva, de de ce, de dublu ve ce, o anumită undă de gît juvenil, o anume perspiraţie de galon împletit, o anumită acreală de rîie învechită, o anume putoare laşă şi constipată, atît de marcată, încît două ore mai tîrziu, cînd treceam pe lîngă gara Saint-Lazare, am identificat întocmai aroma cosmetică, fashionabilă, tailorească a unui nasture prost plasat.

HAI KAI

S mulţime / gît lung brînci / hartă retragere // gară şi nasture / întîlnire

VERS LIBER

Autobuzul / plin / inima / goală / gîtul / lung / Şnurul / împletit / picioarele / plate / plate şi cuplate / locul / gol
Şi neaşteptata întîlnire lîngă gara cu mii de focuri stinse

dintre această inimă, acest gît, această cordea, aceste picioare, acest loc gol și acest nasture

TELEGRAFIC

AUTOBUZ PLIN STOP JUNE GÎT LUNG PALARIE CORDEA IMPLETITA CEARTA CALATOR NECUNOSCUT PRETEXT OARECARE STOP DEGETE PICIOARE STRIVITE PRETINS DINADINS STOP TINAR ABANDONEAZĂ DISCUȚIA PREFERA LOC LIBER STOP ORA DOUĂ PIAȚA ROMA JUNE ASCULTA SFATURI VESTIMENTARE COLEG STOP ADAOS NASTURE STOP SEMNAT ARCTURUS

PROSTEZE

Pîntr-o bzi plasprînz, spe aplatforma hunui tautobuz, plîngă sparcul Omonceaux, tam fremarcat hun lindivid cu zgît vlung, pla spălărie cu hun egalon hîmpletit fîn bloc de șpanglică. Macesta se prăsti la hun halt lins pe emotivul să sfusese cîmpins. Cincidentul babandonat crapid, stînărul se bașează pe un bloc bliber.

Șpeste zdouă gore, pl-am crevăzut spe pla Csaint-Blazare în șmare mamiciție cu hun ocoleg ocare-i drecomanda să-și dadaoge un fnasture la pppppppppppardesiu.

PĂRȚI DE CUVÎNT

Articole: un, o, al, ale.
Substantive: zi, prînz, platformă, autobuz, gît, pălărie, cordea, loc, vecin, picior, discuție, loc, ore, gară, sfînt, Lazăr, conversație, amic, nasture, pardesiu
Adjective: moale, competent, aglomerat, mare, liber, lung, împletit
Verbe: a remarca, a purta, a reproșa, a pretinde, a abandona, a revedea a adăoga.
Pronume: eu, el, lui, care, acesta, fiecare
Adverbe: puțin, tare, dinadins, repede, tîrziu
Prepoziții: către, pe, de, în, peste, spre, cu, prin, la
Conjuncții: și, sau

ÎN FAȚĂ ÎN DOS

Într-o zi în față spre prînz în dos pe platforma în față a unui autobuz în dos aproape complet în față, am remarcat în dos un tînăr în față cu

gît lung în dos și cu o pălărie în față cu o tresă în dos. Deodată, acesta începu în față să se răstească în dos la un vecin în față care l-ar fi călcat în dos pe picioare în față, de cîte ori urcau în dos călători în față. Apoi renunță în dos și se așeză în față pe un scaun în dos devenit liber în față.

Puțin mai tîrziu în dos l-am revăzut în față la gara Saint-Lazare în dos cu un amic în față care-l sfătuia în dos să-și completeze pardesiul în față cu un nasture-n dos.

JAVANEZ

Îvîntr-ovo zivi căvătreve prîvînz, îvîntr-uvun avautovobuzuv, avam revemavarcavat uvun juvuneve cuvu uvnn gîvît luvung șivi ovo păvălăvărivieve lava cavareve puvurtava uvun șnuvur îvîn lovoc deve pavanglivicăvă. Deveodavatăvă se ve răvăstivi lava uvun ve vecivinprevetivinzîvînd căvă fuvuseveseve căvălcavat. Avabavandovonăvă ravapivid diviscuvuțivia șivi seve avașevezăvă peve uvun scavaun.

Dovouă ceavasuvuri mavai tîvîrziviu, l-avam revevăvăzuvut îvîn favațava găvărivii Saivint-Lavazavare cuvu uvun covoleveg cavare-i ziviceava săvă-și mivicșovorevezeve devecovolteveul puvunîvînduvu-și uvun navastuvureve suvuplivimeventavar lava pavardevesiuvu.

LATINA VULGARĂ

Sol erat in regionem zenithi et calor atmospheri magnissima. Senatus populusque parisiensis sudebant. Autobi passebant completi. In uno ex supradictis autobibus qui S denominationem portebat, hominem quasi junum, cum collo multo elongato et cum capito a galono tressato cerclato vidi. Iste junior insultavit alterum hominem qui proximus erat: pietinat,inquit, pedes meos post deliberationem animae tuae. Tunc sedem librum vidente, cucurrit là.

Sol duas horas in coelo habebat descendues. Sancti Lazari stationem ferrocaminorum passente devant, junum supradictum cum altero ejusdem farinae qui arbiter elengatiarum erat et qui apropo uno ex butonis capae junioris consilium donebat vidi.

INJURIOS

După o așteptare infectă sub un soare ordinar, am reușit să mă urc într-un autobuz imund în care se-nghesuia o șleahtă de idioți. Cel mai idiot dintre idioți era un fîrțîngău cu coșuri, cu un gît lung și cu o pleașcă grotescă pe cap, cu o drăcie de împletitură în loc de panglică.

Tipul era plin de ifose și făcea gură pentru că un imbecil bătrîn îl călca pe labe cu o furie senilă; dar a lăsat-o moartă și s-a repezit spre un scaun gol, încă umed de sudoarea feselor precedentului ocupant.

Două ore mai tîrziu, n-am noroc și dau peste același idiot perorînd cu un alt tîmpit în fața acelui monument scîrbos numit gara Saint-Lazare. Pălăvrăgeau despre un nasture. Mi-am spus: n-are decît să și-l puie sau să și-l scoată furunculul acela, tot atît de nasol rămîne, vita încălțată!

INTERJECȚII

Psst! Hait! Ah! Oh! Hm! Of! Ei! Ași! Deh!Au! Țțț! Hușș! Țușt! Hic! Na! Pac! Hodoronc-tronc!

NEAȘTEPTAT

Prietenii stăteau în jurul mesei, la cafenea, cînd sosi Albert. Erau acolo René, Robert, Adolphe, Georges, Théodore.

— Cum merge? întrebă Robert cu cordialitate.
— Bine, zise Albert.
Chemă ospătarul.
— Eu iau un picon, spuse.
Adolphe se întoarse spre el.
— Ce mai e nou, Albert?
— Mai nimic.
— E frumos azi, spuse Robert.
— Cam frig, spuse Adolphe.
— Știți că am văzut ieri ceva nostim, spuse Albert.
— Și totuși e cald, zise Robert.
— Ce? întrebă René.
— În autobuz, la prînz, răspunse Albert.
— Ce autobuz? întrebă Robert.
— S.
— Ce ai văzut? întrebă Robert.
— Am așteptat trei autobuze pînă să pot urca.
— Ce te miri? la ora aia . . . zise Adolphe.
— Și ce-ai văzut? întrebă René.
— Era înghesuială, zise Albert.
— Bună ocazie de ciupit fetițe.
— Ași, zise Albert. Nu-i vorba de asta.
— Atunci povestește.

— Lîngă mine stătea un individ ciudat.
— Ce fel? întrebă René.
— Înalt, slab, cu un gît ciudat.
— Ce fel? întrebă René.
— De parcă ar fi tras cineva de el.
— O elongaţie, spuse Georges.
— Şi pălăria lui, cu cît mă gîndesc, îmi dau seama: ciudată pălărie.
— Ce fel? întrebă René.
— În loc de panglică, avea un fel de tresă.
— Curios, spuse Robert.
— Pe deasupra, continuă Albert, era și scandalagiu
— De ce? întrebă René.
— S-a apucat să se certe cu unul.
— De ce? întrebă René.
— Pretindea că l-a călcat pe picior.
— Dinadins? întrebă René.
— Dinadins, răspunse Albert.
— Şi pe urmă?
— Pe urmă? S-a aşezat pe un loc liber.
— Asta-i tot? întrebă René.
— Nu. Ceea ce e mai ciudat e că l-am revăzut după doua ore.
— Unde? întrebă René.
— În faţa gării Saint-Lazare.
— Ce făcea acolo?
— Nu ştiu, spuse Albert. Se plimba în lung şi-n lat cu unul care observa că nasturele de la pardesiul lui e prea jos plasat.
— Într-adevăr, i-am făcut această observaţie, spuse Théodore.

În româneşte de NINA CASSIAN

DINO BUZZATI

Depășirile

Stam în balcon alături de mama și priveam lumea care trecea (ce ciudați sînt oamenii văzuți din afară cînd nu-și dau seama că sînt observați).

Mîncasem, fumasem, studiasem, îmi îndeplinisem întru totul datoria, eram încă destul de micuț, cu toate astea mama mă lăsa să stau în balcon să privesc bărbații, femeile, fetele (mai ales bărbații, se înțelege, pentru că eu eram un tînăr serios, dedicat în întregime studiilor).

Dar la un monent dat mama îmi spuse:

— Ăla de colo nu e Batraci?

Mă uitai :cel de jos era chiar Batraci care trecea într-un automobil cu cauciucuri pneumatice, cu numărul MI 201, asta ca să vă puteți face o idee cît de înaintată e vîrsta mea (numai vîrsta, să ne înțelegem, că în rest n-am probleme).

Zic:

— Ba el este.

Și mama:

— Are o mașină frumoasă.

— Destul de frumoasă, răspund.

— Dar nu e coleg de școală cu tine?

— Ba da, e coleg cu mine.

— Are o mașină superbă, să știi.

Din volumul *Columbra e altri ciquanta racconti*, Arnoldo Mondadori, 1966, în curs de apariție la E.L.U.

— Da, are, şi mă apucă o tristeţe, eu înţepenit acolo în balcon, iar el călătorea cu maşina, avînd exact aceeaşi vîrstă cu mine.

— Nu te necăji, spuse mama, tu eşti încă un copil, o să vină şi vremea ta.

— Aşa o fi, dar ia gîndeşte-te cît drum va parcurge Batraci în vremea asta. Niciodată, niciodată n-am să-l ajung.

— Cine ştie, spuse mama privindu-mă stăruitor. Se întîmplă atîtea în lumea asta.

Poate că era totuşi mai bine altădată cînd trebuia să stau în casă, căci lucrurile s-au încurcat destul de mult acum cînd am pornit-o şi eu la plimbare. Ţin ochii aţintiţi înainte şi, în loc să degust priveliştea, sînt absorbit de viteză, complet absorbit de conducere, nu e un minut de pierdut, cine ştie de ce toţi sînt cuprinşi de asemenea furie, e nenorocire dacă întîrzii o singură clipă, rămîi iremediabil distanţat, altădată nu erau apucaţi de-o grabă ca asta, altădată o luau mai încet.

Pot însă să cer informaţii micuţei şi graţioasei Maria care a vrut să mă acompanieze.

— La dreapta ce se vede frumos?

— La dreapta e un cîine, un pasaj de nivel, un panou pe care scrie *coupons*.

— Şi la stînga?

— La stînga o biserică, o fabrică, o altă fabrică, o a treia fabrică şi-o a patra şi două panouri pe care scrie *coupons*.

— Şi ai văzut cine ne-a depăşit?

— Da, am văzut, era colegul tău Solzi.

— Şi el crezi că m-a văzut?

— Sigur că te-a văzut, ba chiar cînd trecea a făcut un gest de salut cu mîna, dar destul de plictisit.

— Şi acum cine ne-o ia înainte?

— Acum e Cirioli, vechiul tău camarad de arme, are o maşină care seamănă cu un rechin.

— Ce faţă odioasă are, cu toate astea; băiat bun cît pofteşti, dar are o faţă de pălmuit, o faţă care-ţi întoarce stomacul pe dos, nu-i aşa, Maria?

— Ce anume?

— Nu crezi că Cirioli îşi dă . . .

Ea întrerupe:

— Şi acum ştii cine ne-o ia înainte?

— Nu.

— Dox Pitoni, vărul acela de departe al tău, dacă nu mă înşel.

— Bine, dar ne depăşise acum zece minute!

— Se vede că a prins gustul . . . *repetitia juvant*[1]. Şi ştii cine ne depăşeşte acum?

— Da, l-am zărit în retrovizor. Dacă nu mă înşel este împuţitul ăla de Giorgio Nattas.

— Dar scuză-mă, dragă, ce maşină mai e şi asta, de ne-o iau toţi înainte?

— Asta se petrece din cauză că nu am mers încă destul cu ea, fiindcă e o maşină cu rodaj îndelungat.

— De fapt ce maşină e?

— Este o 2200. Care, la drept vorbind, nu este în fond decît o nouă ediţie a celei 2100.

— Care, dacă nu greşesc, e un fel de variantă a tipului 1800.

— Exact. Şi e interesant de notat că 1800 derivă, cu unele mici modificări, din 1500.

— . . . fiica directă a glorioasei 1400.

— Întocmai. În substanţă, de altfel, ca structură complesivă, mare diferenţă între 1400 şi 1300 nu este.

— Ba chiar s-ar putea spune că amîndouă sînt o logică dezvoltare a tipului 1100.

— Şi 1100 nu este cumva surioara mai mare a tipului 750?

— Acest lucru nu-l ştiam. Ştiam doar că 750 şi 600 sînt acelaşi lucru.

— Şi între 600 şi 500 ce mare diferenţă crezi că este?

— Atunci, practic, 500, 600, 750, 1100, 1200, 1300, 1400, 1500, 1800, 2100, 2200 sînt identic aceeaşi maşină ?

— E evident, nu?

— Şi atunci cursa asta de şoareci a ta de ce goneşte aşa de prost? Poate fiindcă astăzi se simte mai mult în chip de 500 decît de 2200?

— Nu, ţi-am spus, e încă nouă, nu pot s-o forţez, trebuie să se deslănţuie singură, treptat, treptat.

— Dar e minunat, dragule, cum de ai devenit atît de capabil? Ştii că acum îi depăşeşti pe toţi?

— Chestie de temperament. Şi apoi azi-dimineaţă am umflat din nou cauciucurile, am băgat în ele aer de St. Moritz, costă ochii din cap, dar se spune că ar fi un fenomen. Şi apoi am pus să mi se schimbe filtrul de aer.

— Ia arată-mi, te rog, deschide gura . . . mai mult . . . spune « aaa » . . . aşa, bravo. Se vede foarte bine. Ce filtru extraordinar. Fireşte că acum altfel o să fie plimbarea.

— Ai văzut că m-am rodat?

---

[1] Repetiţia face plăcere (lat.)

— Numai să nu exagerezi acum, comoara mea.

Dumnezeule, ce grozav eram. Goneam, zburam, eram vîntul însuși, era de ajuns să mișc puțin degetul mic și mașina țîșnea ca și cum ar fi avut reacție în spate ; celelalte mașini, căci atît de mare era diferența de viteză, păreau cu toate nemișcate, pietre kilometrice moarte pe cele două laturi ale șoselei.

— Spune-mi, Maria, cine era în mașina pe care am depășit-o acum?

— Era vărul tău de departe, Dox Pitoni.

— Și-n astalaltă?

— N-aș putea să jur, dar mi se pare că era bătrînul Batraci, avea un bot uite atîta de lung.

— Și-n astalaltă?

— Ia să vedem dacă ai să poți ghici?

— Cine era? Nu cumva era mutra aia de secătură a lui Cirioli? Ar fi prea frumos.

— Ba tocmai el, îți jur. Și cum ai făcut de-ai ghicit?... Și cum ai făcut de-ai ajuns așa de capabil? Știi că nimeni nu mai poate să se țină după tine? Ieri erai o gheată scîlciată, azi ești . . . nici nu știu să găsesc comparația potrivită.

— N-aș putea să-ți explic, Maria, s-a petrecut așa, pe neașteptate, n-am priceput nici de ce, nici cum.

— Și acum ești într-adevăr capabil.

— Da, Maria, acum mă simt capabil, cu adevărat foarte capabil, e o senzație delicioasă. Dar spune-mi cine era în mașina aceea Continental pe lîngă care am trecut ca vîntul mai adineaori?

— Știi cine era? Marcello Mastroianni.

— Și în astalaltă?

— N-aș vrea să spun minciuni, dar mi se pare că era chiar excelența-sa Fanfani.

— Și-n mașina Rolls?

— De data asta am văzut foarte bine. Era maiestatea-sa regina Angliei cu cei doi copii.

— Uită-te acum bine la acel soi de corabie împopoțonată, aș fi curios să știu . . . Ai văzut?

— Cu neputință, lăsaseră perdelușele, totuși pe portieră se distingea o stemă cu două chei.

— Scuză-mă, scumpule, dar era nevoie să pui să se facă o asemenea renovare?

— Ce știu eu? Mă dusesem, cum fac în fiecare an, pentru o vizită de control și ăla de-acolo la un moment dat îmi spune uitați domnule că

aici dedesubt mi se pare că aud un zgomot și eu îl întreb ce zgomot? și el răspunde un zgomot care nu-mi prea place dar n-aș putea să spun de unde vine poate să fie un fleac o prostie dar poate să fie și ceva mai serios ce știu eu? de exemplu un cilindru înnebunit de la loc dar pentru a putea spune cu precizie trebuie firește să deschid și ca să deschid trebuie ca dumneavoastră domnule să hotărîți și n-ar fi mai mult decît o treabă de zece minute și pe urmă se pune problema responsabilității și așa mai departe și cum omul mi se părea tip serios i-am spus că da să deschidă totuși și după nici o jumătate de oră să fi văzut Maria ce prăpăd era acolo toate măruntaiele împrăștiate în jur și eu mă gîndeam cine o să le pună la loc ca la început? că ar fi trebuit pe puțin cîțiva ani de muncă și-n schimb în cîteva zile ai văzut nu? că merita, auzi ce zgomot plăcut și regulat? e ca și cum ar fi devenit nouă.

— După mine, știi asta, cu cît îți vîrî mai puțin mîinile în motor, cu cît o deschizi mai puțin, cu cît o meșterești mai puțin, cu atît ești mai în cîștig.

— Dar nu vezi ce sprint ia, cum svîcnește? E ca pe timpurile ei bune. Îi depășim iar pe toți. Cine era de exemplu în corăbioiul acela galben pe care l-am lăsat în urmă acum cîtva timp?

— Era toată familia Kennedy care se ducea să-și facă week-end-ul.

— Tocmai, ce spuneam eu. Recunoști deci, Maria, că reparația era necesară? Că acum merge mai iute decît la început?

— Da, însă . . .

— Însă ce?

— Nu știu, dragă, mi se pare că acolo, în fund . . . o mașină care se apropie încet, o observ de-o bucată de vreme, uneori pare să piardă teren chiar, dar în realitate puțin cîte puțin îl cîștigă.

— Ce mașină e?

— De, în unele momente pare mare, în altele pare una sport, totuși continuă să cîștige teren, ar fi în stare să ne depășească, spune-mi, fericirea mea, de cîți ani nu ne-a mai depășit cineva?

— Exact nu știu, dar aș zice că sînt vreo treizeci de ani.

— Eh, poți să fii mulțumit.

— Mulțumit, mulțumit! totuși acum s-a găsit un ticălos care peste puțin mă va întrece. Maria, nu izbutești să vezi ce mașină e? Nu izbutești să vezi cine e?

— Da, da, așteaptă . . . da . . . acum îl recunosc foarte bine. Este comendatorul Orologi.

— Acela care face tic tac?

— Chiar el. Și în mașină mai e și contesa De Clepsidris, soacra lui.

— Aceea care tricotează și nu scoate niciodată nici o vorbă?

— Aceea.

— Dracu să-i ia. Blestemată familie. Ştiam, ştiam că aşa o să se sfîrşească.

Sinucidere în parc

Acum nouă ani prietenul şi colegul meu Ştefano, un bărbat de treizeci şi patru de ani, fu lovit de boala automobilului.

Ştefano avea un şase sute, dar pînă atunci nu avusese încă simptomele acelei îngrozitoare maladii.

A avut o evoluţie rapidă. Ca şi în marile şi funestele amoruri care pun stăpînire pe om, tot astfel Ştefano, în decurs de cîteva zile, deveni sclavul acestei idei şi de altceva nu mai ştia să vorbească.

Automobilul ! Nu maşina de folosinţă zilnică, maşina care-i de ajuns să meargă oricum, ci vehicolul ales, simbolul succesului, afirmare a personalităţii, stăpînire a lumii, ridicare a propriei persoane, instrument de aventuri, în sfîrşit emblemă a codificatelor fericiri ale zilelor noastre.

Aşadar, dorinţa, mania, obsesia unei maşini de elită, superbă, puternică, ultimă, complicată, supraomenească, care să-i facă pe miliardari să întoarcă capul pe stradă.

Era un sentiment umflat, pueril sau idiot? Nu ştiu. Eu nu l-am încercat. Şi întotdeauna e imprudent să judeci simţămintele altora. În lumea de astăzi sînt mii de oameni contaminaţi de această maladie, şi ceea ce urmăresc ei nu este liniştea unei familii, o muncă menită să aducă satisfacţie şi belşug, cucerirea bogăţiei şi puterii, un ideal de artă, o înălţare spirituală. Nu, pentru ei visul cel de pe urmă este o maşină comandă specială aşa şi aşa, despre care povestesc în barul la modă bronzaţii feciori de bani gata sau mărunţii industriaşi de succes. Numai că Ştefano cîştiga puţin şi obiectul cotidienelor sale deliruri rămînea cumplit de îndepărtat.

Cu fixaţia aceasta Stefano se tortura singur, îi îmbolnăvea pe prieteni şi-o chinuia pe Faustina, soţia sa, creatură drăguţă şi la locul ei, îndrăgostită foarte de el.

În cîte seri, la el acasă, n-a trebuit să asist la lungi şi penibile discuţii.

— Îţi place? întreba el neliniştit, întinzîndu-i Faustinei prospectul de reclamă a vreunei maşini nemaipomenite.

Ea abia își arunca ochii. Atît de bine știa totul dinainte.

— Da, îmi place, răspundea.

— Serios, îți place?

— Da, sigur.

— Îți place chiar mult?

— Te rog, Stefano, și-i zîmbea așa cum zîmbești bolnavilor iresponsabili.

Și atunci el, după o lungă tăcere:

— Știi cît costă?

Faustina încerca să glumească.

— Cred că e mai bine să nu știu.

— De ce?

— O știi mai bine decît mine, scumpule. Pentru că un asemenea capriciu, noi nu ni-l vom putea permite niciodată.

— Ei poftim! sărea Stefano. Tu, în loc să mă contrazici... fără să știi măcar...

— Eu să te contrazic?

— Da, da, parcă dinadins o faci. Tu știi că asta este slăbiciunea mea, știi cît țin la asta, știi că ar fi cea mai mare bucurie a mea... și tu, în loc să-mi dai speranțe, nu ești în stare decît să rîzi de mine.

— Acum ești chiar nedrept, Stefano, eu nu rîdeam cîtuși de puțin de tine.

— Chiar înainte de-a ști cît costă mașina asta, tu numaidecît ești contra...

Și așa ore în șir.

Îmi amintesc că într-o zi, în timp ce soțul, aflat în altă parte, nu putea auzi, Faustina mi-a spus:

— Credeți-mă, povestea asta cu mașina a devenit un calvar pentru mine. E singurul lui subiect de discuție în casă, de dimineață pînă seara aud numai Ferrari, Maserati, Jaguar, lua-le-ar dracu pe toate, ca și cum ar trebui să le cumpere a doua zi... Și nu știu ce să mai zic, nu-l mai recunosc, vă mai amintiți și dumneavoastră ce băiat minunat era Stefano altădată... Uneori mă gîndesc dacă nu i s-o fi smintit de la loc vreo rotiță. Credeți că s-ar putea? Sîntem tineri. Ne iubim. Avem din ce trăi. Stefano e bine văzut la serviciu, colegii țin la el. De ce trebuie să ne otrăvim viața? Vă jur că pentru ca să se termine, pentru ca să-l văd mulțumit cu blestemata lui de comandă specială, vă jur că aș fi în stare chiar să... nu mă siliți să spun mai mult! și izbucni în plîns.

Nebunie? Alienare mintală? Cine știe. Pe Stefano îl iubeam. Poate că mașina visată era pentru el ceva ca noi nu puteam înțelege, ceva ce trecea dincolo de consistența concretă a unui automobil oricît de frumos

și de perfect ar fi fost, ca un talisman, ca o cheie cu care să poată deschide porțile neînduplecate ale destinului.

Pînă cînd Stefano îmi apăru în față — n-o să-l uit niciodată, ne dăduserăm întîlnire la San Babila — apăru la bordul unui automobil nemaivăzut. Era o mașină azurie, era lungă, era joasă, era nouă, era cu două locuri, era elastică și sinuoasă, alungită cu totul înainte.

Făcînd un calcul rapid, ajungeai s-o prețuiești la vreo cinci milioane cel puțin, cine știe de unde făcuse Stefano rost de banii aceia.

— A ta e? îl întrebai.

El făcu semn că da.

— Grozav. Felicitări. În sfîrșit ai făcut-o și pe-asta.

— Știi . . . strînge, strînge, strînge . . .

Dădui ocol mașinii s-o văd. Nu-i recunoșteam marca. La extremitatea portbagajului era un fel de stemă cu o împletitură complicată de inițiale.

— Ce mașină e asta?

— Englezească, spuse. Ocazie extraordinară. O marcă aproape secretă, probabil că e o modificare a mărcii Daimler.

Totul era minunat la mașina aceea, chiar și pentru mine care nu mă pricep cine știe ce: linia, soliditatea caroseriei, saltul semeț al roților, precizia finisajului, bordul care părea un altar, canapelele de piele groasă și neagră, moi ca vîntul de aprilie.

— Hai, suie! spuse, să-ți fac o demonstrație.

Nu vuia, nu făcea zgomot, i se auzea doar respirația, o respirație atletică și tare plăcută la ureche, și la fiecare respirație casele de pe margini fugeau îndărăt ca înnebunite.

— Ce zici?

— Uimitoare, răspunsei negăsind ceva mai bun. Și, ia spune-mi, Faustina ce zice de asta?

Pentru o clipă l-am văzut întunecîndu-se la față. Tăcu.

— De ce? Faustina nu e de acord?

— Nu e asta.

— Atunci?

— Faustina a plecat.

Tăcere.

— A plecat. A spus că nu mai făcea să trăiască cu mine.

— Motivul?

— Mai înțelege tu femeile dacă poți. Își aprinse o țigară. Și-mi făceam iluzii că mă iubea.

— Ei drăcie, sigur că te iubea!

— Și totuși a plecat.

— Unde? S-a întors la ai ei?

— Ai ei nu știu nimic. A plecat. N-am mai aflat nimic despre ea.

Îl priveam. Era puțin cam palid. Dar cu toate astea strîngea cu voluptate cercul volanului, mîngîia măciulia sticloasă din capul schimbătorului de viteză, piciorul său se lăsa și se ridica de pe accelerator cu înfiorarea celui care strînge în brațe trupul iubit.

Ieșirăm din oraș și Stefano se angajă pe autostrada spre Torino unde ajunse în mai puțin de trei sferturi de oră. O cursă nebună; cu toate acestea, contrar obiceiului, nu-mi era teamă, atît de puternic era sentimentul de dominație pe care ți-l dădea mașina asta. Mai mult: părea că automobilul se supusese întru totul voinței lui Stefano interpretîndu-i și anticipîndu-i dorințele secrete. Și totuși Stefano mă scoate din sărite. Nimic de zis despre mașină, nimic de zis despre satisfacția freneticei sale dorințe. Dar Faustina, femeia aceea adorabilă, îl părăsise. Și el nu mișca un deget.

Dar puțin timp după aceea trebui să plec pentru mai multă vreme. Și la întoarcere, cum se întîmplă, viața mea se schimbă. Pe Stefano l-am mai văzut, desigur, dar nu așa de des ca înainte. Între timp el își găsise o altă slujbă, cîștiga bine, circula pretutindeni cu minunea lui. Și era fericit.

Trecură anii, Stefano și cu mine ne vedeam și nu ne vedeam; la fiecare întîlnire eu îl întrebam de Faustina și el răspundea că Faustina dispăruse pur și simplu pentru totdeauna, eu îl întrebam despre mașină și el îmi răspundea că mașina, firește, era tot o mașină grozavă, totuși începea să-și arate vîrsta, mereu la atelier, și erau puțini mecanici care știau să umble la ea, un motor străin e dificil, așa că aproape nimeni nu-l stăpînește.

Apoi am citit știrea aceea în ziar:

CIUDATA FUGĂ A UNUI AUTOMOBIL

Ieri la orele 17 un automobil albăstrui tip coupé, lăsat pentru o vreme nesupravegheat în fața unui bar din strada Moscova nr. 58, a pornit singur.

Traversînd intersecțiile căii Garibaldi și apoi strada Montello cu viteză crescîndă, mașina a virat la stînga și apoi la dreapta, luînd-o pe bulevardul Elveția și în cele din urmă s-a izbit de străvechile ruine din timpul familiei Sforza care se ridică la capătul Parcului, luînd foc și distrugîndu-se.

Rămîne greu de explicat cum automobilul, pornind singur la voia întîmplării, a putut să parcurgă acel itinerar în zig-zag, fără să întîlnească obstacole și în ciuda traficului intens; și cum de a reușit să-și mărească progresiv viteza.

Puțini dintre cei prezenți au băgat de seamă mașina care mergea singură. Acești puțini și-au închipuit că posesorul, ca să facă o glumă, se ghemuise

sub volan, controlînd strada cu ajutorul unei oglinzi. Prin urmare mărturiile lor coincid: nu părea o maşină care să fi pornit singură, ci o maşină condusă cu mare îndemînare şi hotărîre. Printre altele, ea ar fi evitat la distanţă foarte mică, cu un viraj înspăimîntător, o motoretă care ţîşnise din strada Canonica.

Dăm aceste amănunte doar cu titlu informativ. Asemenea episoade s-au mai întîmplat destule pînă acum chiar şi în oraşul nostru. Şi nu e nevoie să se recurgă la ipoteze supranaturale.

În ceea ce-l priveşte pe propietar, identificat după numărul maşinii, este vorba despre Stefano Ingrassia, de patruzeci şi trei de ani, publicist, domiciliat în strada Manfredini nr. 12. El a confirmat că lăsase automobilul nesupravegheat în faţa barului din strada Moscova, dar exclude posibilitatea ca motorul să fi rămas aprins.

Cum am terminat de citit, am plecat în goană să-l caut pe Stefano. L-am găsit acasă profund tulburat.

— Ea era? l-am întrebat.

El făcu semn că da.

— Faustina era?

— Da, Faustina, sărmana mea stea. Îţi dăduseşi seama?

— Nu ştiu. Uneori aveam o bănuială. Numai că-mi părea atît de absurd.

— Absurd, desigur, spuse acoperindu-şi faţa cu mîinile, dar pe lume se întîmplă asemenea miracole din dragoste... Într-o noapte, înţelegi, acum nouă ani, într-o noapte cînd o ţineam în braţe. Îngrozitor lucru. Şi miraculos. Se pornise să plîngă şi să tremure, apoi a înţepenit şi a început să se umfle. Şi a făcut asta exact la timp ca să poată ieşi în stradă. Altfel n-ar mai fi putut niciodată să iasă pe uşă. Din fericire afară nu era nimeni. Chestie de două-trei minute. Apoi iat-o aşteptîndu-mă la marginea trotuarului, nouă, înflăcărată. Vopseaua avea miros de Hélas, parfumul ei preferat. Îţi aminteşti ce frumoasă era.

— Şi apoi?

— Şi apoi eu sînt un ticălos, un răufăcător. Şi apoi şi ea s-a învechit, motorul nu mai trăgea, în fiecare clipă era cîte o defecţiune. Şi nimeni nu se mai uita la ea pe stradă. Şi atunci am început să mă gîndesc: n-a venit oare timpul s-o schimb? Căci nu mai pot să merg aşa la nesfîrşire cu cursa asta de şoareci hodorogită... Înţelegi ce secătură, ce porc?... Ieri o duceam s-o vînd, şi vroiam să-mi cumpăr una nouă, îngrozitor lucru, pentru o sută cincizeci de mii de lire, o duceam s-o vînd pe nevasta mea care-şi dăduse viaţa pentru mine... Acum ştii de ce s-a omorît.

În româneşte de FLORIN CHIRIŢESCU

MILTON PEDROSA

Șoferul Américo, lumea aceasta și lumea de apoi

Dedic aceste rînduri tuturor șoferilor — de camioane, de taxiuri, de autobuze — care leagă orașele și îi apropie pe oameni unii de alții, povestindu-le tot felul de istorii neverosimile.

Lucrurile astea trebuie să le povestești numai dacă ai martori, căci altfel riști să treci drept mincinos.

Eram cu nevastă-mea și cu copiii: o fetiță de opt anișori și un ștrengar de zece. Ieșisem de la socru-meu, unde venisem puțin mai înainte să vedem cum se simte, că era bolnav tare bătrînul, și căutam un taxi. Aveam puține speranțe să găsim vreunul liber, fiind duminică seara. Eram toți patru numai ochi, scrutînd străzile care se deschideau din piațeta în care ne aflam, doar-doar om găsi taxiul salvator, cînd deodată, iată-l că răsări ca din pămînt chiar lîngă noi. Nu-l văzusem apropiindu-se, dar în momentul acela nu ne-am mai gîndit cum și de unde apăruse. Cît ai clipi din ochi, eram înăuntru. După ce i-am spus adresa, șoferul a pornit fără să mai piardă vremea. Tocmai cînd voia să întoarcă, un alt automobil trecu pe lîngă noi într-o viteză nebună, punîndu-i la grea încercare priceperea, dar din fericire totul s-a isprăvit cu bine.

Cum băgasem de seamă că Buruca (așa-l cheamă pe ștrengarul de fiu-meu) care stătea în față, lîngă șofer, se sprijinea cu toată greutatea de ușa automobilului, i-am atras atenția să treacă mai spre mijloc.

Băiatul m-a ascultat și s-a depărtat de ușă. Atunci am auzit — pentru prima dată — glasul șoferului:

— N-aveți nici o grijă. Mașina asta a trecut prin multe încercări. Nu de mult s-a răsturnat într-o rîpă și s-a dat de șapte ori peste cap. Se mai vede și acum că e lovită rău și se deschide cu mare greutate.

Într-adevăr, era strîmbată din pricina loviturii. Mă uitam cu atenție la ea și nu-mi puteam desprinde gîndul de la prăbușirea aceea îngrozitoare în rîpă.

— De șapte ori? am întrebat.

— Da, răspunse șoferul. E o mașină care aduce numai nenorociri: a omorît pînă acum opt oameni.

În timp ce-l ascultam, am cam început să mă neliniștesc. Cine dracu' m-a pus să mă urc în taxiul ăsta condus de un asemenea șofer? Și îngrijorarea mea creștea din ce în ce mai mult, căci se făcuse noapte de-a binelea și ne aflam într-un oraș cunoscut prin numărul mare de morți în accidente de circulație. Am examinat cu coada ochiului automobilul și abia atunci am observat că era negru și părea să fi fost într-adevăr frămîntat ca un aluat. Dar ca să-mi ascund cît mai bine neliniștea față de ai mei, m-am arătat încă o dată uimit:

— Opt?

— Da, dar nu în accidente. Toți au fost călcați.

— Și dumneata erai la volan? m-am alarmat eu.

— Nu, domnule. Eu n-am călcat pe nimeni niciodată. Alții . . . care nu știu să conducă . . . Trebuie să cunoști secretul, altfel . . .

M-am mai liniștit puțin, deși nu eram prea mulțumit de cursul pe care-l lua conversația în prezența copiilor. Șoferul urmă:

— Și asta încă nu-i nimic . . . Cîte n-a văzut mașina mea, săraca! A trecut ea prin altele și mai și . . . Dacă aș sta să vă povestesc . . .

Eu am tăcut, nevrînd să-l încurajez, dar am observat că micuții îi sorbeau fiecare cuvînt.

— Să vă spun numai una . . . bună de tot . . . O dată . . . mă înțelesesem cu două cliente să trec să le iau după miezul nopții. Mă îndreptam spre adresa pe care mi-o lăsaseră, fără grabă . . . « O să mă aștepte ele, oricum », îmi ziceam. Era abia unsprezece și jumătate, așa că puteam să merg încet. Orașul părea pustiu. Nu întîlneai țipenie de om pe stradă. Am trecut pe lîngă Glória și am luat-o pe strada Catete. Nu știu ce-mi venise s-o iau pe acolo. Am lăsat în urmă calea Machado, piața José de Alencar . . . Cînd să ies din piață, s-a lăsat o beznă de nu mai vedeai nici la un pas. Am intrat așa, pe dibuite, pe strada Marques de Abrantes, cînd, deodată, aud un « psiu ». Mă uit și văd o femeie chiar lîngă mașină,

îmbrăcată ca o prinţesă . . . « Ce-o fi făcînd aici prinţesa asta, singurică, atît de tîrziu? » Opresc şi o previn:

— Merg spre cartierul de Sud.

Dar mai înainte ca eu să apuc să-i deschid uşa, ea se şi suise. N-am avut timp nici măcar să-i zăresc faţa. Oricum, mi-era în drum, aşa că nu mă incomoda cu nimic. Pornesc din nou, cînd, nitam-nisam aud o voce în spatele meu. « Drace! Femeia vorbeşte singură », îmi zic în sinea mea. Îmi ascut urechea şi-mi dau seama că vorbeşte franţuzeşte. Atunci, tot pe franţuzeşte (că o rup şi eu puţin), o întreb cu cine conversează. Ea nimic. Tăcea ca un peşte. Mergem noi ce mergem şi, văzînd eu una ca asta, îmi iau inima în dinţi şi-o întreb unde vrea s-o duc. Nici un răspuns . . . Ei, dacă aşa stă treaba, hai să-i vorbesc pe englezeşte. Folosind toată engleza pe care-o ştiam, o întreb din nou, dar ea tăcea chitic. Mă tot uitam în oglindă, doar doar i-oi zări faţa. Degeaba. Îi distingeam doar trupul, aşa, ca prin ceaţă, şi mergeam mai departe. « Cînd om ajunge la Copacabana, o să spună ea unde vrea s-o las ». Din cînd în cînd mai aruncam cîte o privire în oglindă, dar tot nu izbuteam să-i zăresc chipul. La ieşirea din tunelul Leme i-am auzit iarăşi vocea:

— Opreşte la hotelul . . . X (şi mi-a spus numele unui hotel de lux).

Am luat-o pe strada Barata Ribeiro, am întors, am trecut pe lîngă catedrala sfintei Fecioare din Copacabana şi am oprit în faţa hotelului. Femeia a sărit din maşină şi m-a întrebat cît face. I-am răspuns, încercînd pentru a nu ştiu cîta oară să-i zăresc faţa, dar n-a fost cu putinţă. Îi vedeam doar rochia elegantă, o minunăţie nu altceva.

— Aşteaptă puţin . . . O să-ţi trimit banii îndată, mi-a spus îndreptîndu-se spre uşa hotelului.

Am rămas afară. Mai aveam destul timp pînă la ora cînd trebuia să le iau pe cele două cliente ale mele şi găseam că întîmplarea era nostimă. Am urmărit-o cu privirea cum a intrat şi s-a aşezat pe o sofa. În afară de portar, în hol nu mai era nimeni. Eu mă uitam prin geamul uşii, să văd ce face. Nu trece mult timp şi iată că portarul se apropie de ea şi parcă-i spune ceva. Femeia se ridică, urcă în fugă scările,şi dispare. Aştept eu ce aştept, pînă cînd îmi pierd răbdarea. Văzînd că nu mai coboară nimeni, las maşina în stradă şi intru în hol. Mă duc glonţ la portar.

— Ei, cine-mi plăteşte mie cursa?

— Ce cursă?

— Păi eu am adus-o cu maşina pe doamna care a intrat aici.

— Nimeni.

— Cum nimeni? Doamna nu stă aici?

— A stat.

— A stat? Şi acum nu mai stă? Atunci de ce a intrat aici?

— Nu mai stă pentru că a murit.

— Dar cum?!... Doar a intrat aici adineauri...

— Da, din cînd în cînd vine pe aici...

Copiii, şi nu numai ei, ci şi eu cu nevastă-mea (de ce-am tăgădui?) eram numai urechi. Şoferul întoarse brusc — abia atunci i-am zărit chipul palid şi zîmbetul şiret — şi continuă:

— Cînd le-am istorisit ce mi s-a întîmplat, clientele mele erau gata-gata să moară de frică... Aici s-a oprit o clipă, apoi a urmat: Multe lucruri ciudate se petrec pe lume... Dacă v-aş povesti tot ce se întîmplă în maşina asta... Altă dată... să fi fost ora unu noaptea... eram frînt de oboseală şi tocmai mă pregăteam să mă întorc acasă. Mă aflam pe la Tijuca... De-o parte şi de alta a şoselei copacii stăteau aliniaţi ca la armată... cînd, deodată, văd chiar în faţa mea, făcîndu-mi semn, pe cine credeţi? Una din alea... «Ce-o fi căutînd dumneaei pe aici la ora asta?» mi-am zis.

— Era una din alea şi mai voia să ia taxiul? se miră Vânia la cei opt anişori ai ei.

— Nu făcea trotuarul, se corectă şoferul: era o călugăriţă. Noi aşa le spunem.

— În jargon, adăugai eu.

— A! O «mironosiţă», rîse Vânia, folosind jargonul elevilor.

— Şi, cum vă spuneam, măicuţa a deschis uşa şi s-a aşezat pe canapeaua din spate. Am întrebat-o unde vrea să meargă. Mi-a dat adresa unei mînăstiri. Eu mai trecusem cîndva pe acolo şi-mi aminteam locul, era cam depărtişor. Am luat-o într-acolo. Aveam de mers o bucată bună de drum. Din cînd în cînd mă uitam în oglindă şi o vedeam pe măicuţă aşezată la spate. Nu scotea o vorbă. Mă tot gîndeam: «Ce naiba căuta sora asta drăguţă singurică pe stradă?»... Am făcut cale lungă, aproape că ieşisem din oraş, pînă cînd, în cele din urmă, am ajuns pe strada pustie şi plină de gropi unde se afla mînăstirea. Abia atunci am auzit din nou glasul măicuţei:

— Aici, mi-a spus, arătîndu-mi unde să opresc.

M-am uitat la clădirea veche în faţa căreia ajunsesem. Era împrejmuită de un zid cenuşiu din blocuri mari de piatră, cu o poartă uriaşă, în care se deschidea o uşiţă cu gratii. Am frînat în faţa porţii. Sora m-a întrebat cît îmi datora. I-am spus. A scos banii pe care-i purta la sîn şi mi-a plătit. Eu îi urmăream în oglindă toate mişcările. S-a dat jos din maşină şi s-a îndreptat spre poartă. Atunci am început să număr banii şi, cînd mi-am ridicat privirea, n-am mai apucat să văd decît veşmîntul negru dispărînd şi poarta grea închizîndu-se în urma ei. Nu ştiu cum am

făcut că m-am întors și m-am uitat în spate, spre canapea. Ce credeți că-mi văzură ochii? Un obiect alb și strălucitor, atît de strălucitor, încît, chiar de n-ar fi fost lumină, l-aș fi văzut tot atît de bine. Era un pieptene de fildeș. O mîndrețe de pieptene! « Uite că măicuța și-a uitat aici pieptenele », mi-am zis. L-am luat de pe canapea și m-am îndreptat spre poartă. Am bătut eu de cîteva ori, dar nimeni nu venea să-mi deschidă. În cele din urmă, cînd eram pe cale să renunț, am auzit pași apropiindu-se și cineva deschise ușița. Era o altă maică.

— Vreau să vă dau pieptenele ăsta, pe care l-a uitat în mașină o soră ...

— Ce soră? Cred că vă înșelați, domnule.

— Nu mă înșel, maică. Sora de care vă spun a intrat aici ... Am adus-o cu taxiul de la Tijuca.

— Vă înșelați, îmi spuse din nou maica. Aici n-a intrat nimeni.

— Dar am văzut-o cu ochii mei cum a dispărut pe poarta asta.

— E cu neputință, se încăpățînă ea. Poarta asta nu se deschide niciodată. E zăvorîtă pe dinăuntru și intrarea dă în altă stradă.

— Dar ...

— Nu, domnule, vă înșelați ... Noapte bună.

Și trînti ușița. M-am uitat eu cîtva timp de-a lungul zidului, dar nimic. Nu se vedea nici o altă intrare.

Aici făcu o pauză. Toți eram curioși să aflăm ce s-a întîmplat mai departe. Nevastă-mea nu mai avu răbdare să aștepte și întrebă:

— Dar pieptenele?

— A rămas la mine ...

Tăcu iar un timp, apoi urmă:

— L-am făcut cadou unei « macaca » ...

— « Macaca »? întrebă Buruca.

— Da, o negresă, explică el.

— În jargon, observă Vania, înțeleaptă.

Eram atît de fermecați, încît îngrijorarea mea cu privire la consecințele cunoașterii acelor întîmplări asupra copiilor dispăruse complet. Șoferul începu să povestească altă pățanie:

— Într-o bună zi nevastă-mea îmi spuse: « Ascultă, a telefonat domnul Amaral de la Cruzeiro, să te duci să-l iei. » Era un client grozav Amaral ăsta ... Îl dusesem de mai multe ori la São Paulo. Am dat un telefon la hotelul unde stătea. Mi-a spus să vin imediat să-l iau.

— Dar e o vreme tare urîtă, m-am văitat eu. Aici toarnă cu găleata.

— La mine nu plouă, îmi răspunse. Vino cît poți de repede! Dacă nu mă găsești la hotel, caută-mă la Clubul Municipal.

— Era un bun client și, pe lîngă asta, un bun prieten. Am plecat fără să mai stau pe gînduri. Parcă zburam, nu alta. Nici nu știu cînd am

ajuns la hotel. Plecase. M-am dus atunci la club, cum îmi spusese. Am oprit la intrare și am urcat. Era acolo, în picioare, lîngă o masă de joc cu pardesiul pe braț. Înainte ca el să mă vadă, dă cu ochii de mine Joao Almeida.

— Uite cine-a venit: Américo . . .

Amaral nici nu și-a mai luat rămas-bun de la el.

— Să mergem, porunci.

Într-o clipă eram în mașină.

— Ascultă, Américo, dă-i drumul înainte și nu te mai opri pînă la ieșirea din São Paulo. Chiar dacă te rog, tu să nu oprești. Auzi?

Zis și făcut. Am pornit fără viteză prea mare. Puteam să ne uităm la tot ce ne ieșea în cale. Și cîte nu erau de văzut! După ce făcusem o bucată bună de drum, mă uit eu la dreapta și văd o caravană de cămile. Mă uit la stînga — alta. Două șiruri nesfîrșite. Pe fiecare cămilă se afla cîte o femeie îmbrăcată în straie orientale, cu văl pe față. Cămilele mergeau atît de aproape de mașină, încît parcă le simțeam părul aspru atingîndu-mă și le auzeam răsuflarea. După cîtva timp, șoseaua s-a umplut de cîini, care alergau pe dinaintea mașinii, în toate direcțiile. Eu rîdeam cu hohote, dar nu i-am spus nimic lui Amaral. Cînd am ajuns aproape de hotarul cu Statul Rio, mi-a cerut să opresc, dar eu n-am vrut.

— Nu. Mi-ați spus să opresc numai după ce ieșim din São Paulo și nu mai înainte.

Așa că am mers mai departe. Deodată, în fața mașinii se ivește un cangur și Amaral mă roagă:

— Nu-l omorî, Américo.

— Nu-l omor, dar pînă acum n-ați mai văzut nimic altceva decît cangurul ăsta?

El izbucnește în rîs, se uită la mine fix și mă întreabă:

— Dar tu umbli mereu pe drumuri stranii ca ăsta?

În sfîrșit, ieșim din São Paulo și opresc la o dugheană. Amaral îmi spune:

— Știi ce-i în pachetul ăsta pe care ți-l las bacșiș?

— Nu, zic.

— Sînt opt sute de mii de cruzeiros pe care i-am cîștigat la joc . . . Mîine dimineață proprietarul hotelului o să se sinucidă . . .

Ajunsesem acasă. Ultima parte a întîmplării ne-a spus-o după ce oprise mașina, căci eram vrăjiți de farmecul său de povestitor. Am așteptat să ajungă la sfîrșit, i-am plătit cursa, ne-am luat rămas-bun ca niște vechi prieteni și am intrat în casă. A doua zi am comentat mult timp cele auzite de la Américo.

O săptămînă după aceea a trebuit să fac o călătorie. Voiam să petrec carnavalul la o vilă în afara orașului. Mă săturasem de Rio. M-am gîndit atunci deodată la Américo. Era omul cel mai potrivit pentru o plimbare de cîteva ore cu copiii. Mi-am amintit fizionomia lui, zîmbetul lui ștrengăresc și m-am dus să-l caut la stația unde-mi spusese că-l pot găsi. Dar nu-l cunoștea nimeni. Cînd să plec, un alt șofer îmi spuse:

— Américo? L-am cunoscut. Dar a murit acum trei ani.

— A murit? Imposibil! Doar am vorbit cu el săptămîna trecută.

— Atunci o fi altul. Cel pe care l-am cunoscut eu a murit.

M-a cam intrigat povestea asta și am hotărît s-o limpezesc pe loc. Cum îmi aminteam numărul taxiului, m-am dus la Serviciul de circulație, unde, după multe discuții, am dat de un inspector bătrîn, care m-a dus direct la arhivă. Aici mi-a arătat fotografia lui Américo și fișa cu numărul mașinii.

— Vedeți, v-am spus eu: a murit acum trei ani într-un accident.

Cînd m-am despărțit de el, eram năucit. Nu mai puteam să mă gîndesc la nimic. Apoi m-am luat cu alte treburi și numai foarte rar îmi aduceam aminte de întîmplarea asta, dar eram atît de ocupat, încît uitam repede de ea. A mai trecut cîtva timp și într-o bună zi, la un stop, dau cu ochii de Américo, chiar în dreptul meu. El o fi? M-am apropiat repede, curios. Aceeași mașină, aceeași haină închisă, aceeași față palidă, același zîmbet ștrengăresc . . . Nu m-am putut stăpîni să nu-i spun în cîteva cuvinte întîmplarea cu inspectorul de la Serviciul de circulație. A izbucnit în rîs.

— Unul înalt, slab, cu pistrui pe față?

— Da, da, pistruiat, i-am răspuns, fără să-mi pot desprinde privirea de pe chipul lui.

— Nu se poate.

— Cum? De ce nu se poate?

— Pe ăsta l-am cunoscut. Îl chema Ranulfo . . . A murit acum vreo zece ani . . .

— Cum!?

— E adevărul curat . . . Dacă vreți să vă convingeți . . . o dată . . .

Chiar în clipa aceea s-a ridicat stopul, polițistul a început să fluiere și Américo a trebuie să pornească mașina, ca să nu împiedice circulația.

Nici în ziua aceea, nici mai tîrziu, n-am avut destulă putere să descifrez asemenea șarade.

Așa se face că pînă azi povestea asta a rămas la fel de încurcată ca atunci.

În românește de ANDREI IONESCU

Autostrada dinspre sud

La început fata din Dauphine insistase să calculeze timpul, cu toate că inginerului din Peugeot 404 îi era indiferent. Oricine își putea privi ceasul, dar era ca și cînd acel timp legat de încheietura mîinii drepte sau « bip-bip »-ul radioului măsurau altceva, în afara timpului acelora care nu făcuseră prostia să vrea să se reîntoarcă la Paris pe autostrada dinspre sud într-o după-amiază de duminică și, de abia ieșiți din Fontainebleau, trebuiseră să intre în ritm, să se oprească, șase șiruri de fiecare parte (se știe că duminicile autostrada este rezervată numai acelora care se întorc în capitală), să dea drumul la motor, să înainteze trei metri, să se oprească, să stea de vorbă cu maicile din 2CV-ul din dreapta, cu fata din Dauphine-ul de la stînga, să privească prin oglinda retrovizoare pe bărbatul cel palid care conducea un Caravelle, să invidieze ironic fericirea avicolă a soților din Peugeot-ul 203 (cel din spatele Dauphine-ului fetei) care se joacă cu fetița lor, fac glume și mănîncă brînză, sau să suporte din cînd în cînd ieșirile exasperate ale celor doi tineri din Simca din fața Peugeot-ului 404, și chiar să coboare în timpul popasurilor și să exploreze fără să se depărteze mult, fiindcă niciodată nu se știe în ce moment automobilele din față pornesc din nou și va trebui să alergi pentru ca cei din urmă să nu înceapă războiul claxoanelor și al insultelor) și astfel să ajungă în dreptul unui Taunus în fața Dauphine-ului fetei care își privește ceasul în fiece moment, și să schimbe cîteva fraze descurajate sau ironice cu cei doi bărbați care călătoresc cu copilul blond a cărui mare distracție, tocmai în aceste împrejurări, consistă în a face să alerge în libertate mașinuța lui pe canapele și pe spătarul din spate al Taunusului, sau să îndrăznească și să înainteze încă puțin, fiindcă nu pare că mașinile din față își vor relua mersul, și să contemple cu puțină milă perechea de bătrîni din ID Citroën care pare o imensă cadă de bae violetă,

◀ Tîrg de automobile în localitatea Columbis Statul Ohio

unde plutesc cei doi bătrînei, el odihnindu-şi antrebraţele pe volan cu un aer de oboseală răbdătoare, ea muşcînd dintr-un măr mai mult din sîrguinţă decît de poftă. Cînd totul se repetase pentru a patra oară, după ce făcuse toate astea, inginerul se decisese să nu mai iasă din maşină, sperînd că poliţia va rezolva într-un fel sau altul problema circulaţiei. Căldura lui august se simţea în acest timp la nivelul cauciucurilor pentru ca nemişcarea să pară din ce în ce mai enervantă. Totul era numai miros de benzină, ţipete distonante ale tinerilor din Simca, strălucire de soare răsfrîngîndu-se în geamuri şi în margini cromate, şi, culmea, senzaţia contradictorie a încarcerării în plină îngrămădire de maşini create pentru alergare. 404 al inginerului ocupa cel de al doilea loc pe pista din dreapta socotind de la fîşia despărţitoare a celor două piste, avînd alte patru automobile la dreapta lui şi şapte la stînga, putînd de fapt să vadă clar numai cele opt maşini care îl înconjurau şi pe cei care le ocupau, pe care îi privise amănunţit pînă la oboseală. Stătuse de vorbă cu toţi, în afară de băieţii din Simca pentru că îi păruseră antipatici ; din cînd în cînd se discutase situaţia în cele mai mici detalii şi părerea generală era că pînă la Corbeil-Essonnes se va înainta la pas sau mai încet, dar că între Corbeil şi Juvisy ritmul va începe să se accelereze după ce elicopterele şi motocicliştii vor reuşi să spargă centrul aglomeraţiei. Nimeni nu se îndoia că vreun accident foarte grav trebuia să se fi produs în regiune, unica explicaţie a unei încetineli atît de neîntîlnite. Şi cu asta guvernul, căldura, impozitele, serviciul drumurilor publice, subiect după subiect, trei metri, altă oprire, cinci metri, o frază sentenţioasă sau un blestem reţinut.

Celor două călugăriţe din 2CV le-ar fi convenit mult să ajungă la Milly-la-Fôret înainte de opt, fiindcă duceau un coş cu legume pentru bucătăreasă. Soţii din Peugeot-ul 203 doreau mai cu seamă să nu piardă jocurile televizate de la nouă şi jumătate ; fata din Dauphine îi spusese inginerului că nu-i păsa dacă sosea mai tîrziu la Paris, dar că se plîngea din principiu, fiindcă i se părea că se încalcă legea supunînd mii de persoane unui regim de caravană de cămile. În ultimele ore (trebuia să fie aproape cinci, dar căldura îi hărţuia fără milă) înaintaseră vreo cincizeci de metri după socoteala inginerului, cu toate că unul din bărbaţii din Taunus, care se apropiase să stea de vorbă ducînd în mînă copilul cu maşinuţa lui, arătă ironic coroana unui platan singuratic şi fata din Dauphine îşi aminti că acel platan (dacă nu era un castan) fusese în aceeaşi linie cu maşina ei atîta timp, încît nici nu mai merita să priveşti ceasul brăţară ca să te pierzi în calcule inutile.

Nu se mai înnopta deloc, strălucirea soarelui pe şosea şi pe caroserii intensifica ameţeala pînă la greaţă. Ochelarii negri, batistele cu apă de

colonie pe cap, mijloacele improvizate pentru a se proteja, pentru a evita ciocnirea scîrţîietoare a ţevilor de eşapament la fiecare înaintare, se organizau şi se perfecţionau, făceau obiect de comunicare şi de comentarii. Inginerul coborî încă o dată pentru a-şi desmorţi picioarele, schimbă cîteva cuvinte cu perechea cu aer de fermieri din Ariane, care se afla în faţa 2 CV-ului călugăriţelor. În spatele 2 CV-ului se afla un Volkswagen cu un soldat şi o fată, care păreau căsătoriţi de curînd. Şirul al treilea către exterior înceta să-l mai intereseze pentru că trebuise să se îndepărteze periculos de mult de 404; vedea culori, forme, Mercedes Benz, ID, 4R, Lancia, Skoda, Morris Minor, catalogul complet. La stînga, pe pista opusă, se întindea alt desiş, la care nu se putea ajunge, de Renault, Anglia, Peugeot, Porsche, Volvo; era atît de monoton, că în cele din urmă, după ce sporovăise cu cei doi bărbaţi din Taunus şi încercase fără succes un schimb de impresii cu singuraticul conducător al Caravelle-ului, nu-i rămînea altceva mai bun de făcut decît să se întoarcă la 404 şi să reia aceeaşi conversaţie asupra orei, distanţelor şi cinematografului cu fata din Dauphine.

Uneori sosea un străin, cineva care se strecura printre automobile venind din celălalt capăt al şoselei ori dinspre şirurile exterioare de la dreapta, şi care aducea vreo veste probabil falsă, repetată din maşină în maşină, de-a lungul kilometrilor fierbinţi. Străinul savura succesul noutăţilor sale, pocniturile uşilor cînd pasagerii se grăbeau să comenteze cele întîmplate, dar după puţin timp se auzea vreun claxon sau un pornit de motor şi străinul o lua la fugă; îl vedeai alergînd în zigzag printre maşini ca să ajungă la a sa, spre a nu fi expus la furia îndreptăţită a celorlalţi. În cursul după-amiezii se află ceva despre o ciocnire între un Floride şi un 2 CV în apropiere de Corbeil, trei morţi şi un copil rănit, dubla ciocnire între un Fiat 1500 şi un furgon Renault care turtise un Austin plin de turişti englezi, răsturnarea unui autocar de la Orly plin de pasagerii sosiţi cu un avion de la Copenhaga. Inginerul era sigur că totul sau aproape tot era fals, cu toate că trebuia să se fi întîmplat ceva grav aproape de Corbeil sau chiar în apropiere de Paris pentru ca circulaţia să se fi paralizat pînă într-atît. Fermierii din Ariane, care aveau o proprietate lîngă Montereau şi cunoşteau bine regiunea, povesteau despre altă duminică în care traficul fusese oprit cinci ore, iar timpul acela începea să pară aproape neînsemnat acum, cînd soarele, apunînd spre stînga şoselii, răsturna peste fiecare maşină o ultimă avalanşă de lumină portocalie care făcea să fiarbă metalele şi supăra vederea, fără ca nici o coroană de copac să dispară cu totul înapoi, fără ca altă umbră deabia întrezărită la distanţă să se apropie pentru a se putea simţi într-adevăr că maşinile se mişcau cît de cît, cu toate că ar fi trebuit să se

oprească și să pornească și să frîneze brusc și să nu treacă niciodată din viteza întîi, din dezamăgirea insultătoare de a trece încă o dată din viteza întîi în punctul mort, frînă de picior, frînă de mînă, stop, și tot așa încă o dată.

La un moment dat, plictisit de inactivitate, inginerul se decisese să profite de o oprire deosebit de prelungită pentru ca să străbată șirurile de la stînga și, lăsînd în spate Dauphine-ul, întîlnise un DKW, alt 2 CV, un Fiat 600 și se oprise lîngă un De Soto ca să schimbe impresii cu neliniștitul turist de la Washington care aproape nu înțelegea limba franceză dar care trebuia să fie la opt în Place de l'Opera, neapărat *you understand*, my wife *will be awfully anxious*, *damn it*, și se vorbea cîte puțin din toate, cînd un bărbat cu aer de comis-voiajor ieși din DKW pentru a le povesti că sosise cineva puțin mai înainte cu vestea că un Piper Cub explodase în plină autostradă, făcînd mai mulți morți. Pe american Piper Cub-ul îl lăsa complet indiferent, de asemeni și pe inginerul care auzise un cor de claxoane și se grăbise să se întoarcă la 404, transmițînd în treacăt noutățile celor doi bărbați din Taunus și soților din 203. Păstrase o explicație mai amănunțită pentru fata din Dauphine în timp ce mașinile înaintau încet cîțiva metri (acum Dauphine-ul rămăsese puțin în urmă în comparație cu 404, și mai tîrziu va fi invers, căci de fapt cele douăsprezece șiruri se mișcau în mod practic în bloc, ca și cum un jandarm invizibil în capătul autostrăzii ar fi comandat înaintarea simultană fără ca nimeni să fie cît de puțin avantajat). Piper Cub, domnișoară, este un mic avion de plimbare. Of ! Ce nefericită idee să se facă țăndări în plină autostradă într-o după-amiază de duminică. Ce chestii ! Dacă cel puțin n-ar fi atît de cald în blestematele de mașini, dacă arborii aceia de la dreapta ar fi rămas în cele din urmă în spate, dacă ultima cifră a kilometrajului ar fi reușit să cadă în găurica neagră în loc să rămînă suspendată la nesfîrșit de codiță!

La un moment dat (începuse ușor să se înnopteze: orizontul plin de acoperișurile automobilelor se colora în violet) un fluture mare și alb se așezase pe parbrizul Dauphine-ului, fata și inginerul îi admiraseră aripile în perfecta suspendare a odihnei, îl văzuseră cum se îndepărta cu o exasperată nostalgie, cum zbura pe deasupra Taunus-ului, pe deasupra ID-ului violet al bătrînilor, cum se îndrepta către Fiatul 600 care nu se mai vedea dinspre 404, se întorcea spre Simca unde o mînă de vînător încercase în mod inutil să-l prindă, cum fîlfîia gingaș din aripi pe deasupra Ariane-ului fermierilor care părea că mîncau ceva, și se pierdea apoi spre dreapta. Spre înserat coloana făcu o primă înaintare importantă, de aproape patruzeci de metri ; cînd inginerul privise distrat kilometrajul, jumătatea lui 6 dispăruse și o bănuială de 7 începea să se desprindă din sus. Aproape toată lumea asculta radioul, cei din Simca îl puseseră

cît se putea de tare și cîntau în cor un twist cu scuturături care făceau să vibreze caroseria; călugărițele înșirau mătăniile, copilul din Taunus adormise cu fața lipită de un geam, fără să lase din mînă mașinuța cu care se jucase. La un moment dat (era acum noapte de-a binelea) sosiră necunoscuți cu alte vești, tot atît de contradictorii ca celelalte, acum uitate. Nu fusese un Piper Cub, ci un planor pilotat de fiica unui general. Era adevărat că un furgon Renault ciocnise un Austin, dar nu la Jurisy, ci aproape de porțile Parisului; unul dintre necunoscuți explică soților din 203 că macadamul autostrăzii cedase în dreptul satului Igny și că cinci mașini se răsturnaseră cînd intraseră cu roțile din față în crăpătură. Ideea unei catastrofe naturale ajunsese pînă la inginer, care ridicase din umeri fără să facă comentarii. Mai tîrziu, gîndindu-se la cele dintîi ore ale întunecării în timpul cărora respiraseră mai liber, își aminti că la un moment dat scosese brațul prin fereastră pentru a ciocăni în caroseria Dauphine-ului ca s-o trezească pe fata care adormise aplecată peste volan, fără să se preocupe de o nouă înaintare. Poate era chiar miezul nopții cînd una dintre călugărițe îi oferise timidă un sandvici cu șuncă, presupunînd că îi era foame. Inginerul îl acceptase din politețe (în realitate îi venea greață) și ceruse voie să-l împartă cu fata din Dauphine, care acceptase și mîncase cu lăcomie sandviciul și tableta de șocolată pe care i-o dăduse comisvoiajorul din DKW, vecinul său din stînga. Multă lume ieșise din mașinile încinse, fiindcă din nou trecuseră cîteva ore fără să se înainteze; începuse să se simtă setea, căci se terminaseră sticlele de limonadă, coca-cola, și chiar vinurile pe care le aveau la bord. Prima care începuse să se plîngă a fost fetița din 203, și soldatul și inginerul își părăsiseră automobilele, împreună cu tatăl fetiței, ca să caute apă. În fața acelui Simca, unde radioul părea un aliment îndestulător, inginerul găsi un Beaulieu ocupat de o femeie matură cu ochi neliniștiți. Nu, nu avea apă, dar le putea da cîteva caramele pentru fetiță. Soții din ID se consultară un moment înainte ca bătrîna să bage mîna într-un sac din care scosese o cutie mică de suc de fructe. Inginerul mulțumise și vru să știe dacă le era foame și dacă putea să le fie folositor; bătrînul mișcase capul negativ, dar femeia păru a fi de acord fără cuvinte. Mai tîrziu fata din Dauphine și inginerul explorară împreună șirurile de la stînga, fără se să depărteze prea mult; se întoarseră cu cîțiva biscuiți pe care îi duseseră bătrînei din ID și de abia putuseră să se întoarcă la timp la mașinile lor alergînd sub o ploaie de claxoane.

În afara acestor neînsemnate ieșiri, era atît de puțin ceea ce se putea face, încît orele sfîrșeau prin a se suprapune, fiindcă amintirea păstra mereu aceeași imagine; la un moment dat inginerul se gîndise să șteargă ziua aceea din agenda sa și își reținu un hohot de rîs, dar mai tîrziu,

cînd începură calculele contradictorii ale călugărițelor, ale bărbaților din Taunus și ale fetei din Dauphine, se văzu că ar fi convenit să se facă mai bine socoteala. Radiourile locale își suspendaseră emisiunile, și numai comis-voiajorul din DKW avea un aparat cu unde scurte care se încăpățîna să transmită buletine de bursă. Pe la trei în zori de zi, păru că s-a ajuns la un acord tacit pentru odihnă, și pînă ce se lumină de ziuă coloana nu se mai mișcă. Băieții din Simca scoseseră niște paturi pneumatice pe care se culcară alături de mașină; inginerul coborî spătarul scaunelor din față al 404-ului și oferi canapelele călugărițelor, care le refuzară; înainte de a se culca puțin, inginerul se gîndi la fata din Dauphine, foarte liniștită peste volan, și fără să-i dea importanță îi propusese să schimbe mașinile pînă în zori; ea refuzase, motivînd că putea dormi foarte bine în orice poziție. O clipă se auzi plînsul copilului din Taunus, culcat pe canapeaua din spate, unde îi era prea cald. Călugărițele încă se rugau cînd inginerul se întinsese pe canapea și adormise, dar somnul său urmărea prea îndeaproape veghea, și sfîrșise prin a se deștepta transpirat și îngrijorat, fără să înțeleagă în primul moment unde se afla; îndreptîndu-se, începu să perceapă mișcările confuze din exterior, o alunecare de umbre între mașini și văzu o mogîldeață care se îndepărta spre marginea autostrăzii; ghici motivele și mai tîrziu el ieși de asemenea din mașină fără să facă zgomot și se duse să se ușureze la marginea drumului; nu erau garduri, nici arbori, numai cîmpul negru și fără stele, ceva care părea un zid abstract ce delimita fîșia albă a macadamului cu șirul său nemișcat de vehicule. Aproape că se împiedicase de fermierul din Ariane, care bolborosise o frază confuză; mirosului de benzină, persistent pe șoseaua încinsă, se adăuga acum prezența mai acidă a ființei umane, și inginerul se întorsese cît putu de repede la mașină. Fata din Dauphine dormea sprijinită pe volan, cu o șuviță de păr în ochi; înainte de a se urca în 404, inginerul se amuză urmărindu-i prin întuneric profilul, ghicind curba buzelor care suflau cu gingășie. În partea cealaltă, bărbatul din DKW privea de asemenea cum dormea fata, fumînd în liniște.

Dimineața se înainta foarte puțin, dar destul pentru a le da speranța că în cursul după-amiezii se va deschide drumul spre Paris. La nouă sosi un necunoscut cu vești bune: se nivelaseră crăpăturile și în curînd se va putea circula normal. Băieții din Simca deschiseseră radioul, iar unul dintre ei se cățărase pe acoperișul mașinii și țipa și cînta. Inginerul își spusese că vestea era tot atît de îndoielnică ca cele din ajun, și că necunoscutul profitase de bucuria grupului pentru a cere și a obține o portocală pe care i-o dăduseră soții din Ariane. Mai tîrziu sosise alt necunoscut cu aceeași stratagemă, dar nimeni n-a mai vrut să-i dea ceva. Căldura începuse să crească, și lumea prefera să rămînă în mașini așteptînd să

se confirme veștile bune. La amiază fetița din 203 a început să plîngă din nou, iar fata din Dauphine s-a dus să se joace cu ea și se împrieteni cu părinții. Cei din 203 nu aveau noroc: la dreapta lor se afla bărbatul taciturn din Caravelle, străin de tot ce se întîmpla împrejur, iar spre stînga trebuiau să suporte indignarea guralivă a conducătorului unui Floride, pentru care oprirea circulației era o jignire strict personală. Cînd fetița a început să se plîngă din nou de sete, inginerului îi trecu prin gînd să meargă să vorbească cu fermierii din Ariane, fiind sigur că în mașina aceea se găseau multe provizii. Spre surprinderea sa, fermierii se arătaseră foarte amabili; înțelegeau că într-o astfel de situație era nevoie să se ajute unii pe alții, și se gîndeau că dacă cineva își lua asupra sa misiunea de a conduce grupul (femeia făcuse un gest circular cu mîna, cuprinzînd duzina de mașini care îi înconjura) nu vor mai fi astfel de aglomerări pînă la sosirea în Paris. Pe inginer îl supăra ideea de a se erija în organizator, și preferă să cheme pe bărbații din Taunus ca să discute cu ei și cu soții din Ariane. Puțin mai tîrziu consultară pe rînd pe toți cei care aparțineau grupului. Soldatul cel tînăr din Volkswagen a fost imediat de acord, iar soții din 203 au oferit puținele provizii care le rămăseseră (fata din Dauphine obținuse un pahar cu sirop de rodii cu apă pentru fetiță, care rîdea și se juca). Unul din bărbații din Taunus, care se dusese să se consulte cu băieții din Simca, obținuse un asentiment batjocoritor; bărbatul palid din Caravelle ridicase din umeri și spusese că îi era indiferent, că puteau face ceea ce li se părea mai bine. Bătrînii din ID și doamna din Beaulieu se arătară vizibil mulțumiți, ca și cum s-ar fi simțit mai protejați. Conducătorii Floride-ului și DKW-ului nu făcură observații, iar americanul din De Soto îi privise întunecat și le spusese ceva despre voința lui Dumnezeu. Inginerului îi fusese ușor să propună ca unul dintre ocupanții Taunus-ului, în care avea o încredere instinctivă, să-și ia asupra sa coordonarea activităților. Deocamdată nimeni nu ducea lipsă de mîncare, dar era nevoie să se obțină apă; șeful, pe care băieții din Simca îl numiseră pe scurt «Taunus» ca să se distreze, ceruse inginerului, soldatului și unuia dintre băieți să exploreze zona înconjurătoare a șoselii și să ofere alimente în schimbul băuturilor. «Taunus», care era vădit că știa să comande, calculase că trebuiau acoperite nevoile pentru maximum o zi și jumătate, situîndu-se în poziția cea mai puțin optimistă. În 2 CV-ul călugărițelor și în Arianul țăranilor erau provizii suficiente pentru atîta timp și dacă cercetașii (cei care plecaseră în explorare) se întorceau cu apă, problema ar fi fost rezolvată. Dar numai soldatul se întoarse cu un bidon plin, în schimbul căruia proprietarul cerea mîncare pentru două persoane. Inginerul nu întîlnise pe nimeni care să poată oferi apă, dar călătoria îl ajută să-și dea seama că mai încolo

de grupul său se organizau alte celule cu probleme asemănătoare ; la un moment dat conducătorul unui Alfa Romeo refuzase să vorbească cu el despre acea chestiune, și îi spusese să se adreseze reprezentantului grupului său, care se afla în a cincea mașină mai în urmă, din același șir. Mai tîrziu văzuseră că s-a întors băiatul din Simca, cel care nu putuse să obțină apă, dar « Taunus » socoti că acum aveau destul pentru cei doi copii, pentru bătrîna din ID și restul femeilor. Inginerul îi povestea fetei din Dauphine turneul pe la periferie (era ora unul și soarele îi obliga să stea închiși în mașină) cînd aceasta îl întrerupse cu un gest și îi arătă spre Simca. În două sărituri inginerul ajunsese lîngă mașină și imobilizase cotul unuia dintre băieți, care se aplecase peste banchetă ca să bea cu înghițituri lacome din bidonul pe care îl adusese ascuns sub jachetă. Gestului mînios, inginerul îi răspunse mărind presiunea asupra brațului ; celălalt băiat coborî din mașină și se năpusti asupra inginerului, care făcu doi pași înapoi și îl așteptă parcă cu milă. Soldatul venea alergînd, și țipetele călugărițelor alarmară pe « Taunus » și pe tovarășul său ; « Taunus » ascultă cele întîmplate, se apropie de băiatul cu sticla și îi dădu o pereche de palme. Băiatul țipă și protestă, scîncind, în timp ce celălalt bombănea fără să îndrăznească să intervină. Inginerul îi luase sticla și i-o înmînase lui «Taunus». Începeau să sune claxoanele și fiecare se întoarse la mașina sa, dar degeaba, căci coloana înaintă numai cinci metri.

La ora siestei, sub un soare încă și mai neîndurător decît cel din ajun, una dintre călugărițe își scoase toca și tovarășa ei îi udă tîmplele cu apă de colonia. Femeile improvizau puțin cîte puțin acțiunile lor samaritene, mergînd de la o mașină la alta, ocupîndu-se de copii pentru ca bărbații să fie mai liberi ; nimeni nu se plîngea dar veselia era forțată ; mereu bazată pe aceleași jocuri de cuvinte, pe un scepticism de « bon ton ». Pentru inginer și fata din Dauphine, faptul că se simțeau transpirați și murdari era ofensa cea mai mare; aproape că îi înduioșa completa indiferență a celor doi fermieri față de mirosul pe care-l răspîndeau de la subțiori cînd veneau să vorbească cu ei sau să repete vreo veste de ultim moment. Pe înserat inginerul privi din întîmplare prin retrovizor și întîlni ca întotdeauna fața palidă și trăsăturile contractate ale bărbatului din Caravelle, care la fel ca și grasul care conducea Floride-ul stătuse departe de toate acțiunile. I se păruse că trăsăturile i se mai ascuțiseră încă puțin și se întrebă dacă nu era cumva bolnav. Dar mai tîrziu, cînd ducîndu-se să vorbească cu soldatul și cu soția acestuia, avusese ocazia să-l privească mai de aproape, își spuse că bărbatul acela nu era bolnav ; era altceva, o despărțire, pentru a-i da un nume. Soldatul din Volkswagen le povesti mai tîrziu că soției sale îi era frică de acel bărbat tăcut care nu se depărta niciodată de volan și care dădea

impresia că dormea cu ochii deschiși. Se nășteau ipoteze, se creea un folclor pentru a lupta contra inacțiunii. Copiii din Taunus și din 203 se împrieteniseră, se certaseră, apoi se împăcaseră din nou; părinții lor se vizitau, iar fata din Dauphine se ducea din cînd în cînd să vadă cum se simțeau bătrîna din ID și doamna din Beaulieu. Cînd, pe înserat, suflară pe neașteptate cîteva rafale furtunoase și soarele se pierduse între norii care se înălțau spre apus, lumea se bucură gîndindu-se că se va răcori. Căzuseră picături care au coincis cu o înaintare extraordinară de aproape o sută de metri; în depărtare strălucise un fulger și căldura crescuse și mai mult. Era atîta electricitate în atmosferă, încît «Taunus», cu un instinct pe care inginerul îl admirase fără comentarii, lăsase grupul în pace pînă ce se înnoptă, ca și cum s-ar fi temut de efectele oboselii și ale căldurii. La ora opt femeile se ocupară cu împărțirea proviziior; se decisese ca Ariane-ul fermierilor să fie depozitul general, și că 2 CV-ul călugărițelor să servească de depozit suplimentar. «Taunus» se dusese să vorbească personal cu șefii celor patru sau cinci grupuri vecine; apoi, cu ajutorul soldatului și al bărbatului din 203, cără o cantitate de alimente altor grupuri, întorcîndu-se cu niște apă și puțin vin. Se hotărî ca băieții din Simca să cedeze saltelele pneumatice bătrînei din ID și doamnei din Beaulieu, fata din Dauphine le dădu două pleduri scoțiene și inginerul oferi mașina sa pe care o numea în batjocură «Wagon lits», celui care avea nevoie. Spre mirarea sa, fata din Dauphine acceptă oferta și în noaptea aceea împărți canapelele din 404 cu una dintre călugărițe; cealaltă se dusese să doarmă în 203 cu fetița și mama acesteia, în timp ce soțul petrecea noaptea pe macadam, înfășurat într-o pătură. Inginerului nu-i era somn și juca zaruri cu «Taunus» și prietenul său; la un moment dat li se alătură fermierul din Ariane și discutară politică în timp ce beau cîteva înghițituri de rachiu pe care fermierul le dăduse în dimineața aceea lui «Taunus». Noaptea nu fusese rea; se răcorise și străluceau cîteva stele printre nori.

Spre dimineață îi prinsese somnul, acea nevoie de a te afla sub un acoperămînt, care se simțea la ivirea zorilor. În timp ce «Taunus» dormea împreună cu băiatul pe canapeaua din spate, prietenul său și inginerul se odihniseră puțin pe cea din față. Între două vise, inginerul avusese impresia că auzea țipete în depărtare și văzu o strălucire neclară; șeful grupului venise să spună că la treizeci de mașini mai în față izbucnise un început de incendiu la un Estafette, provocat de cineva care venise să fiarbă pe ascuns cîteva legume. «Taunus» glumea asupra celor întîmplate în timp ce mergea din mașină în mașină ca să vadă cum petrecuseră cu toții noaptea, dar nimeni nu pronunța cele ce ar fi vrut să spună. În dimineața aceea coloana începu să se miște foarte timpuriu și fusese nevoie ca fiecare să alerge și să ajute ca să recupereze saltelele și păturile, dar

fiindcă peste tot se întîmpla la fel, aproape nimeni nu-şi pierdea răbdarea şi nu claxona. La amiază înaintaseră mai mult de cincizeci de metri şi începuse să se zărească umbra unei păduri la dreapta şoselei. Invidiau soarta acelora care în acel moment puteau merge pînă la marginea şoselei ca să profite de răcoarea umbrei ; poate că era şi un pîrîu sau o pompă cu apă potabilă. Fata din Dauphine închisese ochii şi se gîndise la un duş care îi cădea pe gît şi pe spate, alunecîndu-i pe picioare ; inginerul, care o privea pe furiş, văzuse două lacrimi care îi alunecau pe obraji.

«Taunus» care reuşise să înainteze pînă aproape de ID, venise să roage femeile mai tinere să aibă grijă de bătrîna care nu se simţea bine. Şeful celui de al treilea grup din urmă, avea un medic între bărbaţii săi, şi soldatul alergă în căutarea lui. Inginerul, care urmărise cu bunăvoinţă ironică eforturile tinerilor din Simca ca să li se ierte năzbîtia, îşi dăduse seama că sosise momentul să le vină în ajutor. Cu elementele unui cort de campanie băieţii acoperiseră ferestrele lui 404, şi Wagon-lits-ul se transformase în ambulanţă pentru ca bătrîna să se odihnească într-o relativă obscuritate. Soţul acesteia se întinsese lîngă ea, ţinînd-o de mînă şi îi lăsară singuri cu medicul. Mai tîrziu călugăriţele se ocupaseră de bătrînă, care se simţea mai bine ; iar inginerul îşi petrecu după-amiaza cum putu, vizitînd alte maşini şi odihnindu-se în Taunus cînd soarele devenea prea chinuitor ; numai de trei ori trebuise să alerge pînă la maşină, unde cei doi bătrînei păreau că dorm, ca să înainteze cu coloana pînă la halta următoare. Îi apucase noaptea fără să fi ajuns în dreptul pădurii.

Pe la ora două noaptea temperatura scăzuse, şi cei care aveau pleduri se bucurau că se pot înfăşura cu ele. Fiindcă şirul de maşini nu urma să se mişte pînă în zori (era ceva care se simţea în aer, care venea dinspre orizontul de automobile nemişcate în noapte) inginerul şi «Taunus» se aşezaseră să fumeze şi să stea de vorbă cu fermierul din Ariane şi cu soldatul. Calculele lui «Taunus» nu mai corespundeau acum cu realitatea, i-o spuseră deschis ; dimineaţa trebuiau să facă ceva pentru a mai procura provizii şi băutură. Soldatul se dusese să caute pe şefii grupurilor vecine, care nici ei nu dormeau, şi se discuta problema pe şoptite ca să nu fie trezite femeile. Şefii vorbiseră cu responsabilii grupurilor mai depărtate, pe o rază de optzeci sau o sută de automobile, şi erau siguri că situaţia era asemănătoare în toate părţile. Fermierul cunoştea bine regiunea şi propusese ca doi sau trei bărbaţi din fiecare grup să plece în zori să cumpere provizii pe la gospodăriile vecine, în timp ce «Taunus» se ocupa să numească conducători pentru maşinile fără stăpîn în timpul expediţiei. Ideea era bună, şi nu a fost greu să se strîngă bani de la cei prezenţi ; s-a decis ca fermierul, soldatul şi prietenul lui «Taunus» să plece împreună şi să ia cu ei toate traistele, plasele şi bidoanele disponibile. Şefii celorlalte grupuri

s-au întors la unităţile lor pentru a organiza expediţii asemănătoare, iar în zori s-a explicat situaţia femeilor şi se făcu tot ceea ce era necesar pentru ca şirul de maşini să poată continua înaintarea. Fata din Dauphine i-a spus inginerului că bătrîna se simţea mai bine și insista să se întoarcă în ID-ul ei ; la opt sosi medicul, care nu văzu nici un inconvenient pentru ca soţii să se întoarcă în maşina lor. În orice caz, «Taunus» a decis ca 404 să rămînă în mod permanent transformat în ambulanţă; băieţii, ca să se distreze, au fabricat un steguleţ cu o cruce roşie și au fixat-o la antena radioului. Sosise momentul în care toţi preferau să iasă cît mai puţin posibil din maşinile lor; temperatura continua să scadă; pe la amiază începură aversele şi în depărtare se vedeau fulgere. Soţia fermierului s-a grăbit să strîngă apă cu o pîlnie într-un bidon de plastic, spre marea bucurie a băieţilor din Simca. Privind la toate astea, înclinat asupra volanului pe care avea o carte deschisă, care nu-l interesa prea mult, inginerul se întreba de ce expediţionarii întîrziau atît de mult să se întoarcă; mai tîrziu, «Taunus» îl chemă în mod discret în maşina sa și cînd se aflară înăuntru îi spuse că eșuaseră. Prietenul lui «Taunus» dăduse amănunte: gospodăriile păreau pustii sau lumea refuza să le vîndă ceva, invocînd restricţiile asupra vînzărilor la particulari, bănuind că puteau fi inspectori care profitau de împrejurări pentru a-i pune la încercare. Cu toate acestea putuseră să aducă puţină apă şi ceva provizii ; poate furate de soldatul care surîdea fără să intre în amănunte. Fără îndoială că acum nu mai putea trece mult timp pînă la normalizarea circulaţiei, dar alimentele de care se dispunea nu erau cele mai potrivite pentru cei doi copii și bătrînă. Medicul, care veni pe la patru și jumătate ca să vadă bolnava, făcu un gest de exasperare şi oboseală şi spuse lui «Taunus» că în grupul său şi în toate grupurile vecine se întîmpla acelaşi lucru. La radio se vorbise de o operaţie de urgenţă pentru a libera şoseaua, dar în afară de elicopter care apăruse pentru puţin timp cînd se înserase, nu se mai văzuseră alte pregătiri. În orice caz, era din ce în ce mai puţin cald, și lumea părea că aşteaptă sosirea nopţii ca să se acopere cu păturile și să se cufunde din nou în somn cîteva ore de aşteptare. Din maşina sa, inginerul asculta convorbirea fetei din Dauphine cu comis-voiajorul din DKW, care îi spunea poveşti şi o făcea să rîdă fără poftă. Îl surprinse cînd văzu pe doamna din Beaulieu care aproape niciodată nu-și părăsea maşina, și coborî să afle dacă nu avea nevoie de ceva, dar doamna dorea numai să cunoască ultimele veşti şi se aşezase la vorbă cu călugăriţele. O plictiseală fără nume îi apăsa pe înserat; se aştepta mai mult de la somn decît de la veștile mereu contradictorii sau desminţite. Prietenul lui «Taunus» venise să caute discret pe inginer, pe soldat și pe bărbatul din 203. «Taunus» îi anunţă că cel care conducea Floride-ul tocmai dezertase; unul dintre băieţii

din Simca văzuse maşina goală şi după puţin timp începuse să-i caute stăpînul ca să-şi omoare plictiseala.

Nimeni nu-l cunoştea prea mult pe omul cel gras din Floride, care protestase în prima zi, cu toate că mai tîrziu sfîrşise prin a sta tot atît de tăcut ca şi conducătorul Caravellei. Cînd la cinci dimineaţa nu mai încăpea nici cea mai mică îndoială că «Floride», cum se amuzau să-l numească băieţii din Simca, dezertase luînd cu el o valiză de mînă şi abandonase o alta plină de cămăşi şi alta cu rufe, «Taunus» decisese că unul dintre băieţi să ia asupra sa maşina părăsită pentru a nu imobiliza coloana. Pe toţi îi dezgustase în mod vag acea dezertare în întuneric şi se întrebau pînă unde ar fi putut ajunge «Floride» în fuga sa peste cîmpuri. De altfel părea să fie noaptea marilor hotărîri: întins pe canapeaua sa din 404, inginerului i se păruse că auzise un geamăt, dar se gîndea că soldatul şi soţia sa erau răspunzători de ceva care, după toate cele întîmplate, părea posibil în plină noapte şi în împrejurările acelea. Apoi se gîndi mai bine şi ridică pînza care acoperea fereastra din spate; la lumina cîtorva stele văzu la un metru jumătate eternul parbriz al Caravelle-ului şi în spatele lui, lipită parcă de geam şi puţin aplecată, faţa convulsionată a bărbatului. Fără să facă zgomot, ieşi prin partea stîngă, ca să nu trezească maicile, şi se apropie de Caravelle. Apoi căută pe «Taunus», iar soldatul alergă să anunţe medicul. Cu siguranţă că omul se sinucisese luînd vreo otravă; erau suficiente cîteva rînduri scrise cu creionul în agendă şi o scrisoare adresată unei oarecare Yvette, cineva care-l părăsise la Vierzon. Din fericire, obiceiul de a dormi în maşini era bine stabilit (nopţile erau acum atît de reci că nimănui nu i-ar fi dat prin cap să stea afară) şi pe puţini îi interesa că alţii umblau printre maşini şi se strecurau pînă la marginile şoselii ca să se uşureze. «Taunus» reuni un consiliul de război, şi medicul a fost de acord cu propunerea sa. Să lase cadavrul pe marginea autostrăzii, însemna să supună pe cei care veneau din urmă unei surprize cel puţin penibilă; să-l transporte mai departe în plin cîmp ar fi putut provoca repulsia violentă a localnicilor, care noaptea anterioară ameninţaseră şi loviseră pe un băiat din alt grup care căuta de mîncare. Fermierul din Ariane şi comis-voiajorul din DKW aveau tot ce era necesar pentru a închide ermetic portbagajul Caravelle-ului. Cînd şi-au început lucrul se apropie fata din Dauphine, care se agăţă tremurînd de braţul inginerului. El îi explică pe şoptite cele întîmplate şi o conduse înapoi la maşina ei, ceva mai liniştită. «Taunus» şi ajutoarele sale puseră corpul în portebagaj şi comisvoiajorul lucră cu hîrtie adesivă şi tuburi de clei lichid la lumina lanternei soldatului. Pentru că femeia din 203 ştia să conducă, «Taunus» decisese ca soţul acesteia să-şi ia asupra sa Caravelle-ul care se afla la dreapta lui 203;

astfel, dimineaţa, fetiţa din 203 descoperise că tăticul ei avea altă maşină, şi se jucă ore de-a rîndul să treacă dintr-una în alta şi să-şi instaleze o parte din jucării în Caravelle.

Pentru prima dată frigul se făcuse simţit în plină zi, şi nimeni nu se gîndea să-şi scoată jacheta, fata din Dauphine şi călugăriţele făcuseră inventarul hainelor aflate la dispoziţia grupului. Erau cîteva pulovere care apăreau din întîmplare în maşini sau în vreo valiză, pături, vreun pardesiu sau o haină subţire. Se făcu o listă a priorităţilor, se împărţiră hainele. Lipsea din nou apa, iar «Taunus» trimise pe trei dintre oamenii săi, între care şi pe inginer, ca să încerce să stabilească un contact cu localnicii. Fără să se poată şti de ce, rezistenţa exterioară era totală ; era suficient să se depăşească marginile autostrăzii pentru ca din orice parte să plouă cu pietre. În plină noapte cineva aruncase o coasă care lovise acoperişul DKW-ului şi căzuse lîngă Dauphine. Comisvoiajorul se făcuse foarte palid şi nu se mişcase din maşina lui, dar americanul din De Soto (care nu făcea parte din grupul «Taunus»-ului, dar pe care toţi îl apreciau pentru buna lui dispoziţie şi pentru hohotele de rîs) veni în goană şi după ce învîrti coasa o aruncă pe cîmp cu toate puterile, blestemînd în gura mare. Fără îndoială, «Taunus» nu credea că era potrivit să se intesifice ostilitatea; poate era totuşi posibil să se organizeze o expediţie în căutarea apei.

Acum nimeni nu mai făcea socoteala cît se înaintase în ziua sau în zilele acelea ; fata din Dauphine credea că între optzeci şi două sute de metri, inginerul era mai puţin optimist, dar se distra prelungind şi complicînd calculele cu vecina sa, uneori interesat să o scoată din tovărăşia comisvoiajorului din DKW, care îi făcea curte în felul său profesional. În acea după-amiază băiatul căruia i se dăduse în grijă Floride-ul se dusese în goană să anunţe pe «Taunus» că un Ford Mercury oferea apă la un preţ convenabil. «Taunus» refuză, dar pe înserate una din călugăriţe îi ceruse inginerului o înghiţitură de apă pentru bătrîna din ID care suferea fără să se plîngă, mereu ţinută de mînă de soţul ei şi îngrijită pe rînd de călugăriţele şi de fata din Dauphine. Rămăsese o jumătate de litru de apă, şi femeile o păstrau pentru bătrînă şi doamna din Beaulieu. În aceeaşi noapte, «Taunus» plăti din buzunarul său doi litri de apă ; «Ford-ul Mercury» promisese să facă rost de mai mult pentru ziua următoare la preţ dublu.

Era greu să se întrunească pentru a discuta, fiindcă era atît de frig că nimeni nu-şi mai părăsea maşina decît pentru un motiv imperios. Bateriile începeau să se descarce şi nu se putea da tot timpul drumul la încălzire ; «Taunus» decisese ca cele două maşini mai bine echipate să fie păstrate la caz de nevoie pentru bolnavi. Înveliţi în pleduri (băieţii din Simca smulseseră tapiţeria maşinii pentru ca să-şi fabrice veste şi şepci,

și alții începeau să-i imite), fiecare încerca să deschidă cît mai puțin posibil portiera ca să păstreze căldura. Într-una din nopțile înghețate, inginerul auzise pe fata din Dauphine plîngînd înăbușit. Fără să facă zgomot, deschisese portiera pentru a pipăi prin întuneric pînă atinse un obraz umezit. Aproape fără rezistență fata se lăsă atrasă în 404, inginerul o ajutase să se întindă pe canapea, o învelise cu unicul pled și îi pusese pe deasupra pardesiul. Întunericul era încă și mai compact în mașina transformată în ambulanță, cu ferestrele acoperite de pînzele de cort. La un moment dat, inginerul coborîse cele două apărătoare contra soarelui și își atîrnase de ele cămașa și un pulover ca să izoleze complet mașina. Spre dimineață ea îi spusese la ureche că înainte de a începe să plîngă crezuse că vede în depărtare, spre dreapta, luminile unui oraș.

Poate era vreun oraș, dar cețurile dimineții nu lăsau să se vadă nici la douăzeci de metri. Curios că în ziua aceea coloana înaintase destul de mult, poate două sute sau trei de metri. Coincisese cu noi comunicate radiofonice (pe care aproape nimeni nu le asculta, în afară de « Taunus », care se simțea obligat să fie la curent) ; crainicii vorbeau cu emfază de măsuri excepționale care vor libera autostrada și se descria munca istovitoare a echipelor de constructori de drumuri și a forțelor polițienești. Deodată, una dintre maici începuse să delireze. În timp ce tovarășa ei o privea îngrozită și fata din Dauphine îi umezea tîmplele cu un rest de parfum, călugărița vorbea de Armagedon, de cartea de acatiste, de lanțul de chinovar. Medicul a venit mult după aceea deschizîndu-și drum prin zăpada care cădea de la amiază și acoperise puțin cîte puțin mașinile. Deplînse lipsa unei injecții calmante și sfătui ca maica să fie transportată într-o mașină bine încălzită. «Taunus» o instală în mașina sa, și băiețelul trecu în Caravelle unde se afla și micuța lui prietenă din 203 ; se jucau cu mașinuțele lor și se distrau bine, fiindcă erau singurii care nu sufereau de foame. Toată ziua aceea și următoarele a nins aproape continuu, și cînd coloana înainta cîțiva metri trebuiau să fie înlăturate cu mijloace improvizate grămezile de zăpadă strînse între mașini.

Nimănui nu-i dădea prin cap să se mire de felul în care se obțineau proviziile de apă. Singurul lucru pe care îl putea face «Taunus» era să administreze fondurile comune și să încerce să scoată cel mai mare beneficiu din unele schimburi. «Fordul Mercury» și un «Porsche» veneau în fiecare noapte să facă trafic cu alimente ; «Taunus» și inginerul se însărcinau să le distribuie ținînd seama de starea fizică a fiecăruia. Era greu de înțeles cum supraviețuia bătrîna din ID, cufundată într-o toropeală pe care femeile se fereau s-o risipească. Doamna din Beaulieu care cu cîteva zile mai înainte suferise de grețuri și amețeli, își revenise din cauza frigului și era una din cele care ajutau cel mai mult pe călugărița care își îngrijea

tovarăşa, mereu debilă şi cu mintea puţin rătăcită. Soţia soldatului şi cea din 203 aveau grijă de cei doi copii; comisvoiajorul din DKW, poate pentru a se consola că fata din Dauphine preferase pe inginer, petrecea ore întregi istorisindu-le poveşti copiilor. În timpul nopţii grupurile intrau în altă viaţă secretă şi personală; portierele se deschideau încet pentru a lăsa să intre sau să iasă cîte o siluetă rigidă; nimeni nu privea spre ceilalţi, ochii erau tot atît de orbi ca şi întunericul. Sub pături murdare, cu mîini cu unghii crescute, mirosind a închis şi a rufe neschimbate, puţină fericire se înfiripa ici şi colo. Fata din Dauphine nu greşise; în depărtare strălucea un oraş şi se apropiau puţin cîte puţin. După-amiază băiatul din Simca se căţărase pe acoperişul maşinii, stînd de pază nemişcat, înfăşurat în bucăţi de tapiţerie şi cîlţi verzi. Obosit de a explora inutil orizontul, privea pentru a mia oară maşinile care îl înconjurau; cu oarecare invidie descoperea pe «Dauphine» în maşina lui 404, o mînă mîngîind gîtul, sfîrşitul unui sărut. Din simplă glumă, acum cînd recucerise prietenia lui 404, le striga că în curînd coloana se va pune în mişcare; atunci «Dauphine» trebuia să-l părăsească pe «404» şi să intre în maşina ei, dar puţin după aceea se întorcea în căutarea căldurii şi băiatului din Simca i-ar fi plăcut atît de mult să poată aduce în maşină vreo fată din alt grup, dar nici nu se putea gîndi pe un astfel de frig şi pe aşa o foamete, mai cu seamă că grupul din faţă era pe picior de război cu cel al lui «Taunus» pentru o poveste cu un tub de lapte condensat, şi în afara tranzacţiilor oficiale cu «Ford Mercury» şi cu «Porsche» nu era posibilă nici o legătură cu celelalte grupuri. Atunci băiatul din Simca suspina nemulţumit şi se întorcea să stea de pază pînă ce zăpada şi frigul îl obligau să intre tremurînd în maşina lui.

Dar frigul începuse să cedeze, şi după o perioadă de ploi şi vînturi care enervaseră spiritele şi măriseră greutăţile aprovizionării, urmară zile răcoroase şi însorite în care era posibil să iasă din maşină, să-şi facă vizite, să reînnoiască relaţiile cu grupurile vecine. Şefii discutaseră situaţia, şi în cele din urmă reuşiseră să încheie pacea cu grupul din faţă. Despre brusca despărţire a lui «Ford Mercury» se vorbise mult timp fără ca nimeni să ştie ceea ce putuse să se întîmple, dar «Porche» continuase să vină ca să controleze bursa neagră. Niciodată nu au lipsit de tot apa sau conservele, cu toate că fondurile grupurilor scădeau şi «Taunus» şi inginerul se întrebau ce se va întîmpla în ziua în care nu vor mai avea bani pentru Porsche. Se vorbise despre o lovitură, pentru a-l face prizonier ca să dezvăluie sursa proviziilor, dar zilele acelea coloana înaintase o bucată bună şi şefii preferaseră să continue sperînd să evite riscul de a pierde totul din cauza unei decizii violente. Inginerului, care sfîrşise prin a ceda unei indiferenţe aproape plăcute, tresărise pentru un

moment la vestea timidă a fetei din Dauphine, dar mai tîrziu înţelesese că nu se putea face nimic pentru a evita şi ideea de a avea un fiu de la ea sfîrşi prin a i se părea tot atît de naturală ca şi distribuirea nocturnă a proviziilor sau drumurile tainice spre marginea şoselei. Nici moartea bătrînei din ID nu putea să surprindă pe nimeni. A trebuit să se lucreze din nou în plină noapte, întovărăşind şi consolîndu-l pe soţul care nu se resemna să înţeleagă. Între cei din grupurile de avangardă izbucni o ceartă, şi «Taunus» trebui să facă pe arbitrul ca să rezolve în mod precar neînţelegerea. Totul se întîmpla pe nepusă masă, fără orarii prevăzute ; un lucru de cea mai mare importanţă se întîmplă tocmai cînd nimeni nu se aştepta, şi celui mai puţin răspunzător îi fu dat să-şi dea seama cel dintîi. Căţărat pe acoperişul lui Simca, sentinela cea veselă avu impresia că orizontul se schimbase (era pe înserat, un soare gălbui lăsa să se filtreze lumina piezişe şi sărăcăcioasă), că ceva de neconceput se întîmpla la vreo cinci sute de metri, la trei sute, la două sute cincizeci. Strigă spre «404», şi «404» îi spuse ceva lui «Dauphine», care se mută repede în maşina ei, cînd deodată «Taunus», soldatul şi fermierul veniră alergînd şi de pe acoperişul lui Simca băiatul arăta înainte şi repetă fără sfîrşit vestea, ca şi cum ar fi vrut să se convingă că ceea ce vedea era adevărat ; auziră atunci zguduirea, ceva ca o greoaie dar nestăvilită mişcare migratoare care se trezea dintr-o somnolenţă nesfîrşită şi îşi încerca puterile. «Taunus» le ordonă ţipînd să se întoarcă la maşinile lor ; Beaulieu, ID, Fiatul 600 şi De Soto se urniră prin acelaşi impuls. Acum 2 CV-ul, Taunus, Simca şi Ariane începeau să se mişte, iar băiatul din Simca, orgolios pentru ceva pe care îl socotea triumful său, se întorcea spre 404 şi agita braţul în timp ce 404, Dauphine, 2 CV-ul călugăriţelor şi DKW-ul se puneau la rîndul lor în mişcare. Dar totul era să se afle cît va dura asta ; 404 îşi puse această întrebare din rutină în timp ce se menţinea în rînd cu Dauphine şi îi surîdea ca să-i dea curaj. În spate, Volkswagen, Caravelle, 203 şi Floride porniră la rîndul lor încetişor în viteza întîi, apoi în a doua, nesfîrşit în a doua, dar acum fără să debreize ca de atîtea ori, cu piciorul neclintit pe accelerator, sperînd să poată trece în a treia. Întinzînd braţul stîng, 404 căuta mîna lui «Dauphine», de abia îi atinse vîrful degetelor, văzu pe faţa ei un surîs de speranţă neîncrezătoare şi se gîndi că vor sosi la Paris şi că vor face baie, că vor merge împreună oriunde, acasă la el sau la ea pentru a face baie, a mînca, a se îmbăia fără sfîrşit şi a mînca şi a bea, şi că vor avea mobile, vor avea un dormitor cu mobile şi o cameră de baie cu spumă de săpun adevărat pentru ras, şi closete, mîncare şi closete şi cearceafuri. Parisul era un closet şi două cearceafuri, şi apă caldă pe piept şi pe picioare, şi o foarfecă de unghii, şi un vin alb, vor bea vin alb înainte de a se săruta şi vor simţi că miros a lavandă şi

a colonie, înainte de a se cunoaşte într-adevăr în plină lumină, între cearceafuri curate şi se vor îmbăia din nou în joacă, să se iubească şi să se îmbăieze şi să meargă la frizerie, să intre în baie, să mîngîie cearceafurile şi să se mîngîie între cearceafuri şi să se iubească între spumă şi lavandă şi perii înainte de a începe să gîndească la cele ce vor face, la copil şi la probleme şi la viitor şi toate astea numai dacă nu se vor opri, dacă coloana va continua cu toate că încă nu se putuse trece în viteza a treia, să continue aşa în a doua, dar să continue ; cu barele de protecţie atingînd uşor Simca, 404 se împinse înapoi pe banchetă, simţi că se măreşte viteza, simţi că putea să accelereze fără pericol de a da peste Simca, şi că Simca accelera fără pericol de a ciocni pe Beaulieu, şi că în spate venea Caravelle şi că toţi accelerau din ce în ce mai mult, şi că acum se putea trece în viteza a treia, fără ca motorul să sufere, şi că schimbătorul intră necrezut de bine într-a treia şi mersul se făcu lin şi se acceleră încă şi mai mult, şi 404 privi înduioşat şi încîntat spre stînga căutînd ochii lui Dauphine. Era natural că de atîta acceleraţie, şirurile să nu se mai menţină acum paralele, Dauphine o luase înainte cu aproape un metru şi 404 îi vedea ceafa şi numai puţin profilul, tocmai cînd ea se întorcea pentru a-l privi şi făcea un gest de surpriză văzînd că 404 rămîne în urmă din ce în ce mai mult. Liniştind-o cu un surîs, 404 acceleră brusc, dar aproape imediat trebui să frîneze, fiindcă era pe punctul de a da peste Simca ; îi atinse scurt claxonul, iar băiatul din Simca îl privi prin retrovizor şi îi făcu un gest de neputinţă, arătîndu-i cu mîna stîngă pe Beaulieu care era lipit de maşina sa. Dauphine-ul se afla cu trei metri mai în faţă, în dreptul lui Simca, şi fetiţa din 203, la nivelul lui 404, agita braţele şi arăta păpuşa ; în locul 2 CV-ului călugăriţelor sau al Volkswagen-ului soldatului văzu un Chevrolet necunoscut, şi aproape imediat după aceea Chevrolet-ul o luă înainte urmat de un Lancia şi de un Renault 8. La stînga mergea în rînd un ID care începea să i-o ia înainte metru cu metru, dar înainte de a fi înlocuit cu un 403, 404 putu să mai zărească încă partea din faţă a lui 203 care îl acoperea pe Dauphine. Grupul se disloca, începea să nu mai existe, Taunus trebuia să fie la mai mult de douăzeci de metri mai înainte, urmat de Dauphine ; în acelaşi timp şirul al treilea din stînga rămînea în urmă fiindcă în locul DKW-ului comisvoiajorului, 404 putea să vadă partea din spate a unui furgon vechi şi negru, poate un Citroën sau un Peugeot. Automobilele alergau în a treia, întrecîndu-se sau pierzînd terenul după ritmul şirului lor, şi pe marginile autostrăzii se vedeau alergînd arborii, cîteva case între pîlcuri de ceaţă şi înnoptare. Apoi apărură luminile roşii pe care le aprindeau cu toţii urmînd exemplul celor care mergeau în faţă, în noaptea care se lăsa brusc. Din cînd în cînd se auzeau claxoane, acele

kilometrajelor se ridicau din ce în ce mai sus, unele șiruri alergau cu șaptezeci de kilometri, altele cu șaptezeci și cinci, altele cu șaizeci. 404 încă mai sperase că avansul și rămînerea în urmă a șirurilor de mașini îi vor permite să ajungă din nou Dauphine-ul ; dar fiecare minut îl convingea că era inutil, că grupul se împrăștiase irevocabil, că acum nu se vor mai repeta întîlnirile de rutină, minimele rituale, consiliile de război în mașina lui «Taunus», mîngîierile lui Dauphine în liniștea dimineții, rîsetele copiilor care se jucau cu mașinuțele lor, imaginea călugăriței care își înșira mătăniile. Cînd se aprinseră luminile frînelor lui Simca, 404 a încetinit mersul cu un sentiment absurd de speranță, și de abia trase frîna de mînă că mașina s-a mișcat și a mers în față. În afară de Simca și de Beaulieu (mai în spate poate era Caravelle, dar puțin îl interesa) nu recunoscu nici o mașină; prin geamuri diferite îl priveau cu mirare și poate cu revoltă alte figuri pe care nu le văzuse niciodată. Se auzeau claxoanele, și 404 trebui să fie atent la mașină ; băiatul din Simca îi făcu un gest prietenesc, ca și cum ar fi înțeles și îi arătă încurajator în direcția Parisului. Coloana se punea din nou în mers, încet cîteva minute și apoi ca și cînd autostrada ar fi fost definitiv liberă. La stînga lui 404 alerga un Taunus și pentru o secundă lui 404 i se păru că se refăcea grupul, că totul intra în ordine, că se putea înainta continuu fără a se distruge nimic. Dar era un Taunus verde și la volan se afla o femeie cu ochelari fumurii care privea fix înainte. Nu se putea face altceva decît să te abandonezi mersului, să te adaptezi mecanic la viteza mașinilor care te înconjurau, să nu gîndești. În Volkswagenul soldatului rămăsese jacheta sa de piele— «Taunus» avea romanul pe care îl citise în primele zile. O sticlă cu lavandă aproape goală în 2 CV-ul călugărițelor. Și el avea acolo, atingîndu-l uneori cu mîna dreaptă, ursulețul de pluș, pe care Dauphine i-l dăruise ca mascotă. În mod absurd stăruia în ideea că la nouă și jumătate trebuia să se distribue alimentele, să fie vizitați bolnavii, să examineze situația cu Taunus și cu fermierul din Ariane ; apoi trebuia să urmeze noaptea, cînd Dauphine va urca discret în mașina lui, stelele sau norii, viața. Da, trebuia să fie astfel, nu era posibil ca totul să se fi terminat pentru totdeauna. Poate că soldatul va obține o rație de apă, care lipsise în ultimele ore ; în tot cazul se putea conta pe Porsche, numai dacă i se plătea prețul cerut. Și de antena radioului flutura nebunește fanionul cu cruce roșie, și se alerga cu optzeci de kilometri pe oră spre luminile care creșteau puțin cîte puțin, fără ca acum să se știe bine pentru ce atîta grabă, pentru ce cursa aceea în noapte între automobile necunoscute unde nimeni nu știa nimic despre ceilalți, unde toată lumea privea fix înainte, numai înainte.

În românește de M. PETRULIAN IOANOVICI

ELISABETH MANN-BORGESE

Flori

— Cam 160 de kilometri pe oră, zise Schapiro, drept răspuns la întrebarea ce i-o pusese însoţitoarea lui: «Ce viteză are *Lincoln-Zephyr-ul*?»

Nu se gîndise niciodată la automobilul lui ca la un *Lincoln-Zephyr*, nici cînd îl conducea, nici cînd macaraua uriaşă îl «extrăsese» din «pîntecul» avionului *Liberty*; niciodată pînă acum, cînd venise vorba despre cai: «Era obsedat numai de cai» — reflectă ea mirată şi în acelaşi timp necăjită, privindu-l ispititor printre genele lungi.

— Ai cai?

— Am numai unul şi aleargă mai repede decît toţi caii lui Matticchi Lenti laolaltă. Se numeşte *Lincoln Zephyr*.

Rostise cuvintele cu o mîndrie care răsunase ca un ecou strident în sinea lui, şi poate ele îl îndemnaseră să facă această plimbare de la Leccio pînă la Bocca di Grassa. O gravă eroare.

Faptul că se numea Unesco adăogase o notă picantă farmecului ei, aidoma cu ale altora care se aflau la *Paradiso*. Schapiro se afla în faţă, lîngă pian, la stînga. Chelnerul înţepenise în spatele lui, în umbră, cu şervetul alb pe umăr şi îl privea cu ochi strălucitori.

Doamna Unesco stătea în picioare, în adîncitura pianului, îmbrăcată în negru din cap pînă-n picioare; fusta strîmtă, desfăcută într-o parte, desvăluia o pulpă plină şi bine dăltuită şi un trandafir prins pe jartiera neagră. Machiajul alb atrăgea lumina reflectoarelor. Nemişcată, cînta:

Ho da fare — non so più da quando
Sempre il solito tratto di strada

Finché un giorno, in quel punto, io non cada
E mi fermi per sempre, crepando[1]

Scotea pale de fum din ţigara fixată într-un ţigaret lung, alb, gravat, care sclipea în roşul aprins al buzelor. Nepăsătoare, fatalistă; dacă rămînea complet imobilă în loc să se fîţîie, bălăbăindu-şi coapsele ca altele, de teapa ei, asta părea să arate că reuşise să-şi realizeze ţelul.

Încetini mersul maşinii, pe urmă acceleră ca să ia virajul chiar pe margine, după o curbă perfectă. Nu se mulţumea numai să răsucească un volan: mîinile lui calculau atingerea cauciucurilor pe şosea, corpul reţinea forţa de inerţie, centrifugă, ce căuta să-l încline în direcţia contrarie. Şi deoarece din cauza curentului îi vîjîia capul, cîntă:

E non vale ch'io muti cammino
Per scacciare pensieri molesti
Le gia scritto é cosi dal destino
Che in quel-punto, crepando, m'arresti[2]

O gropiţă se adînci în obrazul femeii cînd îi surîse. Dar asta a fost tot. Degeaba se numea Unesco, nu schimba nimic. Părea înadevăr vulgară în automobil. Vîntul îi zburlea coafura, desvăluind groaznic rădăcina căruntă a părului.

Asemenea femei au o mulţime de lucruri interesante de istorisit, se gîndise, cînd coborîse de pe estradă şi venise să se aşeze la masa lui. Chelnerul îşi îndepărtă şervetul de pe umăr şi se foi în jurul lor cu o amabilitate profesională.

— Ai fost încîntătoare astă-seară!

— Mulţumesc, scumpule!

— Ştii cine a scris cîntecul? Tocmai pe care-l prefer.

— Nu ştiu niciodată cine-mi scrie cîntecele. Am cîntat la Pekin, pe urmă la Hong-Kong. Şi în englezeşte. Dar îmi place mai mult în italiană.

— În cabarete?

— Da, cam în astea.

---

* Elisabeth Mann-Borgese este una din cele două fiice ale celebrului scriitor german Thomas Mann. A făcut studii serioase de muzică şi matematici, căsătorindu-se de timpuriu cu scriitorul G.A. Borgese, îndeplinind şi funcţia de cercetătoare ştiinţifică la Universitatea din Chicago. N-a început să publice decît după 1952, cînd a murit soţul său. În acest an apare prima ei lucrare — volumul de nuvele « Aviz amatorilor » *(To whom it may concern)*, din care face parte şi schiţa « Flori » — al cărei « personaj » principal este automobilul. Scriitoarea este preocupată de problematica vieţii contemporane, plasîndu-şi subiectele nuvelelor şi schiţelor sale într-un viitor abstract, la « limita realului cu posibilul » tocmai pentru a-şi îngădui o atitudine satirică faţă de unele aspecte ale vieţii moderne. Autoarea evită să tragă concluzii, dar se vădeşte un spirit umanist, preocupat de implicaţiile civilizaţiei excesiv tehniciste în viaţa omului din lumea occidentală.

[1] Merge treaba — nu mai ştiu de cînd/Mereu aceeaşi treabă: fac trotuarul/ Dar într-o bună zi am să cad în locul acela/Pentru totdeauna am să-nţepenesc, şi-am să mor (în italiană în original)

[2] Şi nu merită să-apuc pe-alt drum/Ca să-mi-alung gîndurile negre./ De vreme ce e scris acolo sus, în ceruri/Să-nţepenesc în locul acela şi să mor. (în italiană în original)

— La naiba, cum ai aterizat aici?

— Ei, Matticchi Lenti m-a dus pretutindeni. America de sud, Argentina, Japonia, China. Dar cînd a izbucnit războiul m-a părăsit. A trebuit să-mi cîştig existenţa. Pentru lovele. *Grana.* Şi am făcut tot lungul drumului auto-stop ca să mă întorc în Europa.

Ho da fare so piu da quando...

— Uite, şi ăştia fac auto-stop, zise arătînd prin geamul maşinii. Germani. Cu rucksacuri. Ştii, în ţara asta nu-i iau niciodată în automobil. Aici legile sînt destul de aspre. Dacă se întîmplă ceva, poţi să ai mari neplăceri. Priveşte-i cum agită bastoanele cu un aer ameninţător. Cred că nu-i iubesc de loc pe americani.

Răsuci încet retrovizorul ca să-i vadă în urmă pe o porţiune mai întinsă de şosea pe germani — şi mai puţin pe însoţitoarea lui.

— *On a soif, chérie!* — exclamă el, oprind, înaintea unei staţii de benzină. *Al pieno, prega.* Şi vezi dacă mai am destul ulei şi apă. Şi parbrizul, dacă eşti drăguţ, băieţaş.

De cîte ori, ea spunea: « On a soif, chéri », chelnerul le umplea paharele cu şampanie. *Grana.* Chelnerul şi Unesco probabil erau înţeleşi.

— De ce n-ai rămas la Pekin? o întrebase privind deasupra paharului.

— Au venit comuniştii, nu le place de loc o treabă ca a mea. Ne-a obligat să închidem barul. Dar la Hong-Kong e straşnic. Mi-ar place să mă întorc într-o zi. Vrei să mă duci acolo?

— Hai să dansăm.

Se împingeau prin mulţimea care îi împingea. Lumini şi sunete estompate, miros de sare şi fum, de sudoare şi parfumuri. Fericirea conjugală zbenguindu-se. Aici grăsimea devenea uşoară, de un alb impecabil lîngă gleznele subţiri şi pantofii ascuţiţi — şi se mişca repede, vioaie cu graţia specifică bărbaţilor mătăhăloşi. Penumbra şi larma distilau iubirea pentru ei — *sul serio* — şi alunecau alene, obraz lîngă obraz. Dans de vampiri, în multiple ediţii; sub multiple forme. Cei mai mulţi purtînd ochelari alungiţi capricios, înconjuraţi de rame sinuoase, în culori scînteietoare. Guri malefice şi cu sclipiri roşiatice dau ordine unor bărbaţi năuciţi, cu obrajii pleoştiţi. Un adolescent supraexcitat, în costum de oraş, împinge cu lovituri de picior pe bătrîna sa parteneră în spaţiile libere şi se rotesc dansînd, poate pentru prima oară. Un negru costeliv, înnobilat într-un asemenea loc prin ciudăţenia lui, îşi strînge blonda planturoasă, în timp ce intelectualii se mulţumesc să meargă şi să vorbească, cînd ţinîndu-se de mîini, cînd gesticulînd pentru a-şi sincroniza acţiunea cu vorbele, cînd sărind ritmic pe genunchi, un surîs cinic înflorindu-le pe chip. Aidoma, el şi Unesco. Unesco privind deasupra umărului dansatorului ei.

Dar aici? N-arunca nici măcar o privire asupra drumului care fugea pe lîngă ea rostogolindu-se. De ce ar fi putut-o interesa oile și berbecii behăind și miei zburdînd, și păstorul în zdrențe care obliga mașina să-și încetinească mersul pînă cînd un cîine hirsut făcea turma să sară șanțul și să se adune pe o țarină învecinată? Cît despre Alfa Romeo care i-a avertizat urlînd din urmă, depășindu-i cu 110 kilometri pe oră și a dispărut la fel de repede cum a venit — i-a auzit oare claxonul, după un crescendo rapid, cînd devenise mai acut, în timp ce-și pierdea din intensitate?

— Zănatec, șoferul ăla, mormăi.

— Merge straşnic, îl aprobă ea.

Nu era nervoasă. Complet pasivă. Știa oare că el îi ține soarta în mîinile lui, încolăcit în jurul volanului, înțepenit între picior și frînă? Se știa capabil să conducă și beat. De altminteri se credea capabil să conducă chiar orb, chiar mort. O sută șaizeci, o sută treizeci, o sută pe oră cînd în depărtare, foarte departe, șuvoiul circulației se oprea, « umflîndu-se » deodată, și nu se putea ști în ce direcție o să se scurgă. Optzeci, șaizeci, patruzeci, cînd frîna calm în urma unui camion tîrînd o remorcă și aștepta *să simtă* — nu să știe, nici să vadă — că drumul era absolut liber, iar pe urmă accelera la maximum. În cîntecul vitezei a doua, o schimbare tăcută, și în cea de a treia, potolită.

— Dacă aș fi președinte, bombăni, aș interzice acestor camioane blestemate să meargă pe șosele. — Spusese asta de o sută de ori la o sută de persoane, în timpul a o sută de călătorii. « Trenurile sînt făcute pentru asemenea transporturi. Altminteri la ce servesc? Sînt inutile pentru cei care circulă cu mașina. Inutile pentru cei care iau avionul. Atunci dacă nu pot transporta nici măcar mărfurile . . . »

Trenurile și la fel vapoarele, se gîndea. Portiera se trîntește în urma ta și iată-te ascuns acolo. Dar poți să vezi realitatea defilînd înaintea geamului ; filmul la fereastră. Zgomotul te izbește, sau temperatura, cel puțin izul ei. Dar asta nu înseamnă că ești mai puțin ascuns și instalat în altă realitate unde poți să mergi, să te simți aproape de oamenii pe care nu-i vei revedea niciodată, să petreci stupid, să joci la curse, să mergi la cinema — spectacol în spectacol — să țeși în vid trama unei drame, de la stîlpul de plecare pînă la stîlpul de sosire. Ceasul tău n-are nevoie să fie dat înainte sau înapoi decît cu o oră sau două pe zi — cantitate neglijabilă.

Avioanele, se gîndea. Ele te ascund în adevăr cu totul. În depărtările suprarealului. Sîntem despuiați de bunurile noastre — ele se duc în altă parte — îngrămădite într-un autocar, bălăbănindu-se pe șosele pustii,

dincolo de porţile cetăţii, ca nişte condamnaţi care vor fi împuşcaţi înainte de revărsatul zorilor. O oră sinistră pentru ca să te trezeşti şi să pleci. O oră? E ora zece la Paris, şi după-amiază la Delhi. Ce înseamnă orele pentru cei ce mor şi acei care iau avionul?. Cunoştea peisajele cu nori totdeauna schimbători; zeii, animalele şi munţii pe care îi formează, şi lacurile ce par că sapă acolo neaşteptata apariţie a pămîntului. Cunoştea golurile de aer şi amabilitatea excesivă a stewardeselor. Ele pun diagnosticul maladiilor voastre şi n-au să vă desvăluie ce-a spus doctorul. Nici ce temperatură aveţi, nici numărul pilulelor pe care vi le dă, nici motivul pentru care uleiul se prelinge de-a lungul aripei avionului. Nopţile lungi în regiunile vestice, scurte în cele estice, apar ca reflectate în oglinzi curbe; şi cînd avionul ateriza, suplu şi avîntat, pe pista aerodromului — pe cauciucurile sale rotunde, ca şi cum nimic nu s-ar fi întîmplat de cînd părăsise alt continent — pe doctorul Shapiro îl stăpînea dorinţa să-i strige: « Ipocritule! »

Dar el conducea automobilul, acum el conducea. Maşina era trupul lui şi drumul vieţii sale. Peisajul pălea, detaşat şi deconectat: gînduri îl frămîntau, dar şoseaua era acolo, eternă şi profundă. *Tao*. Împovăra maşina. Fiecare porţiune dintr-o mie de kilometri împovăra o lună din existenţa lui. Automobilul era trupul lui şi drumul vieţii sale şi maşina unduia în ritmul nervozităţii ce-l stăpînea.

Cîţiva băieţi pe biciclete ţîşniră pe neaşteptate şerpuind de-o parte şi de alta a şoselei.

— Micuţi idioţi! Să vă ia dracu!

O mulţime gătită de sărbătoare se vînzolea spre *piazza* satului, se îngrămădea pe treptele catedralei şi se răspîndea pe străzi. Orezul putea să se coacă pe carcasa fierbinte a maşinei. Nişte fotografi se agăţau de un cuplu fericit care se ivise acolo sus, sub portalul bisericii. Shapiro se strecură cu automobilul prin mulţimea care unduia în jurul lor: o barcă cu motor spintecînd apele grele ale unei mări moarte.

Găini — cîrîind disperat, cu aripile înălţate — apărură pe neaşteptate în locul unde şoseaua se afunda în piaţă şi o străbătea în zigzag. Frînă brusc şi opri.

— *Dio mio*, exclamă Unesco, nu sînt decît nişte găini.

— N-am omorît niciodată o găină, niciodată o pisică, niciodată un cîine, niciodată n-am zgîriat vreo maşină.

Nu, nu zdrobise trupuri. Nici nu stîrnise strigăte de groază. Nici pene zburătăcind în aer, nici nu provocase ultima zvîcnitură de viaţă a vreunui animal. De toate astea se temea, deoarece ar fi fost începutul sfîrşitului, semnul că isteţimea lui totuşi scădea, norocul ce îl favorizase îl părăsea. Se înfioră, emoţionat de recunoştinţă.

Încăodată, acceleră viteza: nouăzeci, o sută zece, o sută cincizeci şi simţi sub mîinile lui freamătul şoselei. Încăodată acolo « gîtuirea » circulaţiei, încetinirea, frînarea după un camion, claxonul la pîndă, apoi urlînd, anunţînd virajul.

Finche un giorno in quel punto io non cada

— Ce-ţi place mai mult, trenul sau vaporul? Avionul sau automobilul? o întrebă.

— Vapoarele, cred, dacă ai bani. Toate celelalte sînt la fel: maşinile, avioanele, trenurile, atît de plictisitoare! Singurul avantaj e că ajungi repede.

— De ce vrei să ajungi repede?

Se gîndi din nou la *Paradiso*. Dansau. Unesco privind deasupra umărului său şi el, doctorul Shapiro, dentist la New York. N-avea tatuaj pe braţe, dar ăsta era singurul lucru ce-i lipsea. Încolo — puloverul cu dungi şi batista triunghiulară la gît, pantalonul albastru, strîmt pe coapse, sandalele prinse în cureluşe — imagine exactă a matelotului gata să frece straşnic puntea vasului, luni dimineaţa.

— Ai fraţi? o întrebă pe neaşteptate.

— Da, doi. De ce?

— Purtau costume de marinari cînd erau mici?

— Adevărat, nu-mi mai amintesc. Poate.

— Cînd eram copil aveam un costum de marinar pentru zilele de sărbătoare. Pantalon alb şi vestă albă, o cravată cu nod impecabil pe care îl fixam cu agrafe sub gulerul pătrat. Purtam o bluză de elev-ofiţer, bleumarin cu nasturi strălucitori şi un pardesiu împodobit cu o ancoră roşie pe mîneca stîngă. Bereta mea avea inscripţia «Royal Navy» cu litere aurite pe o lungă panglică neagră ce flutura mîndră în bătaia vîntului. Aveam — în buzunarul din dreapta de pe piept — şi un fluier de argint legat cu un şnur negru împletit, agăţat de gît. Toţi colegii mei purtau duminica asemenea costume şi ne ciondăneam, fiecare pretinzînd că al lui e « mai adevărat ».

— Aa, da? Şi atunci?

— De la marinarul împopoţonat de duminică la marinarul de luni ştergînd puntea! Strălucită carieră!

— Ce? îl întrebă. Pe urmă, deoarece voia să se arate amabilă şi reconfortantă, adăogă: « Vai, Johnny, şi acum eşti foarte elegant ».

De data asta încetini viteza din cauza unei înmormîntări.

N-avea cum s-o depăşească. Căci drumul era strîmt şi întortochiat, iar dricul, foarte larg, se legăna caraghios pe şoseaua pietruită. După dric, o altă trăsură neagră dispărea sub coroane, flori şi panglici. Urmau două automobile închiriate, pline cu oameni în doliu şi un cortegiu — lung cam de treizeci de metri şi larg de un metru — numai din pietoni care tăifăsuiau de una şi de alta. Florile tremurau în trăsura care se hurducănea din cauza gropilor de pe drum, iar cînd şi cînd, o garoafă aluneca şi cădea pe şosea invitîndu-i pe toţi la un fel de « rallye-paper », final.

Să accelerezi, să încetineşti, s-o porneşti din nou, să zvîrli un claxonat ca o sfidare, să accelerezi. Să ţii seama de viteza maşinii tale, de viteza camionului dinainte, de distanţa dintre camion şi automobilul care vine din sens contrar, de viteza lui şi de coeficientul propriei acceleraţii şi manşa de eroare posibilă: calcul complex. Un fel de maşină electronică îl făcea pentru el, de mai multe ori, în cîteva clipe şi pe urmă îşi destindea piciorul apăsat pe accelerator. Unesco începu să învîrtească butonul radio-ului, şi anunţurile publicitare pe care le prinse — între strigătele ascuţite şi mugetele produse de paraziţi din cauza apropierii firelor telegrafice — se înşiruiau la unison cu placardele care îi însoţeau pe cele două laturi ale drumului. De o parte şi de alta a şoselei — întreprinderea Nylon, pasta Maltaghiati şi ţesăturile Levi îşi etalau trandafirii de carton, trandafiri, trandafiri ţipători căzuţi poate din dric. La un moment dat, o voce nazală, familiară anunţă la radio: « Aici, AFN, în cinstea americanilor din Europa ».

— Lasă, vreau să ascult ştirile, strigă Shapiro.

Dar Unesco nu încetă să facă să alunece firul roşu pe cadran, de la stînga la dreapta: « Vreau muzică » — scînci.

— O să pui muzică pe urmă, cît ai chef, dar acum vreau să ascult ştirile, îi răspunse cu un ton brusc schimbat.

Îi înlătură mîinile de pe buton şi îl întoarse din nou, încet, spre stînga. Dar cînd pierzi o lungime de undă, o pierzi de-a binelea. După ce încercă în zadar să găsească postul cu ştirile, opri radio-ul, vizibil enervat. Ea apăsă pe brichetă, luă un port-ţigaret din talmeş-balmeşul puţin îmbietor al obiectelor care-i umpleau poşeta, aprinse o ţigară şi cochetînd rosti cu o voce de fetiţă răsfăţată:

— Matticchi Lenti făcea totdeauna ce voiam . . .

Cu o energie excesivă suflă o pală de fum pe geam.

— Pe urmă te-a părăsit, nu-i aşa?

Tăcere.

— Poate că şi eu voiam . . .

Alunecă lîngă el ca o pisică...

— Dacă nu m-ar fi părăsit, nu te-aş fi întîlnit niciodată pe tine... Vai, Dumnezeule mare!

Încetini înainte de a urca o colină, deoarece soarele aproape asfinţea şi se aştepta să vadă găini traversînd şoseaua. Cînd coborî colina simţi un fel de ameţeală plăcută ca atunci cînd primeşti o veste bună sau ai o întîlnire agreabilă şi neprevăzută. Nu erau găini. Drumul prost pînă atunci deveni deodată neted ca o oglindă. Maşina gonea într-o linişte neaşteptată; orice larmă încetase. Numai cauciucurile şuşoteau un fel de cîntec. O arcadă înveştmîntată în flori de măcieş se înălţa deasupra drumului. Dincolo, mai departe, două garduri de oleandri înfloriţi mărgineau şoseaua şi cîteva tinere aşezate sub pomi ofereau buchete de garoafe pale, împestriţate cu trandafiri albi ca norii asfinţitului şi cu gladiole scînteietoare. Tufe de trandafiri se înălţau după gardurile de oleandri, pe urmă magnolii. Pansele şi toporaşi, cîrciumărese şi gălbenele se aşterneau ca lungi şi suple egrete, între tufe dese de ferigă şi muşchi albăstrui-verzui; pe pajiştele în pantă de pe ambele părţi ale drumului, cît puteai cuprinde cu privirea, numai flori.

Şi apusul soarelui, şi tăcerea. După cîteva minute şoseaua era din nou întortocheată şi priveliştea dispăru la fel de neaşteptat cum se ivise. Drumul avea acum hîrtoape. Numai mirosul de rezeda, proaspăt ca o rouă, întîrzie puţin în maşină.

— Ce flori minunate! rosti visător după o lungă tăcere.

— Da, aprobă ea, obosită, răutăcioasă, enervată pentru că-l vedea cum rămăsese pe gînduri; privea pe fereastră ca şi cum ar fi căutat ceva acolo.

Din nou se aşternu tăcerea. Depăşiră un sat unde toată populaţia se plimba pe strada principală. În centru un monument mare în cinstea lui Cavour sau a altei personalităţi de seamă se înălţa pe o colină mică şi brazdele de flori care acopereau panta erau astfel orînduite — după moda franceză — încît reprezentau embleme.

— Drăguţe flori! exclamă, mulţumită acum că putea să-l aprobe.

— Spuneam de florile pe care le-am văzut adineaori pe drum, răspunse el puţin iritat.

Un motociclist care ţîşni în mare viteză din dreapta o luă pe şoseaua principală. Shapiro frînă brusc şi îl lăsă să se strecoare, căci era evident că pierduse controlul conducerii.

— *Pazzo!* îi strigă Unesco pe fereastră, cînd îl depăşiră puţin mai tîrziu.

Prea mulţi nebuni — se gîndi Shapiro. Cel puţin bine că nu sînt şi eu. Atunci îi străfulgeră în minte că florile pe care le văzuse de-a lungul drumului poate nici nu existau. Erau prea frumoase ca să fie adevărate.

se nălucise. Din nou simţi un fel de greutate în stomac, însoţită de o durere acută care i se urca în gît şi pînă în vîrful limbii, ca în ziua cînd maică-sa îl condusese pentru prima oară la şcoală; ca în ziua cînd porţile albe se deschiseseră şi colegii lui şi el fuseseră duşi să disece un corp omenesc.

— Vreau să spun de florile de pe pajişte, cînd apunea soarele, de florile acelea minunate. Nu le-ai văzut?

— Cred că da!

— Ce flori erau? o întrebă ca s-o pună la încercare.

— Cum, ce flori?

— Ei bine, erau trandafiri sau liliac, crizanteme, ghiocei, violete sau miozotis?

Nimic în vocea lui care să fi trădat mînia. Ea crezu că era un fel de a-i face curte.

— Scumpule, ador florile, ştii prea bine, şi stelele şi munţii, îi răspunse calină, dar te asigur, nu ştiu cum se numesc. N-am ştiut niciodată. În nici o limbă.

— Eşti un animal! îi strigă (e bine făcută doar pentru mine), şi umărul pe care ea îl atingea rămase la fel de insensibil ca o piatră.

Se depărtă de el bombăind, contemplîndu-şi mîinile, admirîndu-şi unghiile ca şi cum ar fi vrut să le lăcuiască cu ochii.

— Nu le-ai văzut deloc.

El accelerase şi gonea cu nouăzeci de kilometri pe oră, luînd virajele la dreapta mai întîi, pe urmă brusc spre stînga de fiecare dată cînd putea s-o facă fără primejdie. Crepusculul făcea să se vadă praful pe parbriz şi vizibilitatea era mediocră. Apăsînd pe butoanele maşinii, drumul tresărea, palpita în mîinile lui.

— Fireşte, le-am văzut, afirmă cu siguranţă. Aşadar crezi că sînt oarbă?

— N-ai putut să le vezi, deoarece . . .

— Dar ţi-am spus că le-am *văzut* . . .

— Spui numai ca să . . .

— De ce?

— Ca să mă consolezi.

Ea rîse din toată inima, fără afectare, nici amărăciune, dezvăluindu-şi deodată dantura din care-i lipseau trei molari, sus, la stînga. Fireşte nu era o surpriză pentru el, dar nu ţinea să vadă, cel puţin acum. Se supără mai tare.

— Să ştii, într-una din zilele astea o să-ţi zmulg toţi dinţii şi o să-ţi fac cadou o proteză nouă-nouţă minunată. Ce spui de asta?

— Johnny Shapiro, cred că eşti nebun! şopti, începînd să-i fie frică. Şi de ce goneşti aşa? Nu-ţi dai seama că s-a-noptat şi nu mai vezi de loc?

La drept vorbind, aprinsese faruri, dar celelalte mașini veneau spre el ca niște cîini cu ochi strălucitori, mari, mai întîi ca farfuriile, pe urmă ca pietrele de moară și, în sfîrșit, uriașe ca un turn rotund. Se deprinsese să nu le mai acorde atenție. Dădea «bătălia farurilor» folosind piciorul stîng, dar gîndul îi era aiurea. Florile. Iluzie sau halucinație? Poate oboseala, sau foamea, sau soarele care dogorîse aproape ca la tropice. Bogăția culorilor, frumusețea priveliștei și a peisajului te făceau să visezi la efectele produse de mescalină.

Nu luase, de asta era sigur. Acum îl durea capul, dar florile acelea nu erau din țesătura viziunilor viscerale. Și totuși, poate era prada vreunei intoxicații. Zut ! O să-i tremure mîinile și o să aibă nevoie de concediu să se odihnească tocmai după o asemenea vacanță !

La gîndul ăsta o tristețe îngrozitoare îl cuprinse, cariera lui i se păru lipsită de sens, banii inutili, timpul liber risipit în van, iubirile deșarte. Drumul continua să se desfășoare, invadat de vid, să se desfășoare la nesfîrșit. Îl stăpîni dorința să-l acopere, să-l acopere cu propria lui persoană, să se ducă să se culce pe locurile acelea înflorite. Dar atunci frumusețea vedeniei i se păru fără viață, era perfecția morții. Pajiștile binecuvîntate o să vină din nou spre el, o să le vadă iar, cînd o să moară, curînd.

Atunci se revoltă. Vizionarul făcu loc savantului. Nu, nu era o altă etapă a unui proces de degenerare mintală. Nu, ceea ce se încăpățîna să ia drept o realitate nu era decît o halucinație.

Văzuse flori, era clar ca lumina zilei, nu putea fi nici o îndoială. Probabil brazde de flori într-un parc: erau multe în regiune.

— Frumoase florile acelea-n asfințit, nu? Oleandri și trandafiri, cîrciumărese și gălbenele.

— Încîntătoare, îl aprobă ea, suflînd calmă o pală de fum prin geam. Mă socotește un sadic care caută să-i tulbure mintea după ce i-a violat trupul.

— Spune, scumpo — îi șopti — mi-ar place să ne întoarcem acolo. Mi-ar place să mai văd o dată florile acelea . . . noaptea. Sub clar de lună. Să culeg cîteva. Să le presez între paginile unei cărți groase ca să le duc la New York. Ca amintire. Să-mi amintesc plimbarea asta.

Opri mașina încet, ca un avion la aterizare și întoarse făcînd o jumătate de cerc. Să înaintezi, să dai înapoi, pe urmă să întorci.

E non vale ch'io muti cammino

— E la patruzeci de kilometri în urma noastră, poate la cincizeci . . .

— Ce-o să fie? La ora asta circulația nu-i intensă și, apoi, n-are nici o importanță unde ne petrecem noaptea. Dacă n-o să ajungem pînă la

Bocca di Grassa, o să putem să ne oprim la Savigno. Cum sezonul s-a sfîrşit o să găsim sigur acolo o cameră bună.

— Sînt prea obosită . . . îi răspunse oftînd, trîntindu-se pe scaunul ei şi închizînd ochii. Dar, cum vrei.

— Ei bine, hai să facem o mică socoteală. N-o să ne pierdem de loc timpul. Seara e atît de frumoasă !

E sigur, e o certitudine, se gîndi bucurîndu-se dinainte de triumf. Dacă sînt acolo, există. Dacă nu există, aş face bine să mă duc la un doctor psihiatru.

Per scacciari pensieri molestri

Acceleră îndelung nouăzeci, pe urmă o sută, întîlnind cu nepăsare, faruri, folosindu-le pe ale lui în faza mică, apoi făcîndu-le din nou să strălucească şi să scînteieze, piciorul stîng fiind poate puţin mai activ decît ar fi fost necesar şi logic.

Pisici se iveau sau iepuri, sau iepuraşi din tufărişul care mărginea drumul şi veneau să se împleticească în lumina orbitoare a farurilor, năuci, cu ochii incandescenţi. Aprecia distanţa, frîna brusc. Deprinderile conducerii automobilului sînt atît de profund ancorate în noi ca obiceiurile igienice. Nu le părăsim, nici chiar îm momentele de disperare. Un om se scoală, îşi face duşul, se spală cu atenţie, îşi piaptănă părul şi-l dă cu briantină, îşi taie unghiile, pe urmă încalecă pe parapetul unui pod.

Depăşiră satul unde se afla monumentul lui Cavour. Reflectoare luminau statuia şi partea de sus a florilor care formau embleme, iar lîngă ele domnea bezna. Piaţa era pustie. Oamenii întîrziau în cafenelele din jurul ei şi unul pusese în funcţiune un tonomat. Unesco dormea adînc.

Să accelereze, să încetinească, să aştepte după un camion, să accelereze. Aparatul electronic calcula liniştit şi sigur, făcînd piciorul celui ce conducea să se destindă numai atunci cînd trebuia. Cincizeci de kilometri, şaizeci ; acum o să le vedem, în curînd.

Motociclişti ai poliţiei, în uniforme negre, sinistre, cu manşete fosforescente, i-au obligat să încetinească. Şoseaua era barată de un camion avînd un reflector şi un tractor ; se mai afla acolo o ambulanţă, cîteva persoane utile şi numeroşi curioşi : un automobil căzuse într-o rîpă adîncă. Aşa o să păţesc şi eu, dacă norocul mă părăseşte.

Un peisaj văzut în timpul zilei capătă noaptea o altă înfăţişare ; diferită cînd mergi spre nord, alta atunci cînd l-ai străbătut dinspre sud. Shapiro nu recunoştea casele, arborii, nici răscrucile. Aici, barierele unui pasaj de nivel coborîseră înaintea lor cu zgomot, scînteind acum în noapte. Nu le observase cînd venise. Fireşte erau atunci deschise şi deci nu-i lăsaseră nici o urmă în memorie.

Unesco se trezi cînd maşina stopă. Se întinse, căscă, și luă o ţigară din talmeş-balmeşul care-i umplea poşeta. El i-o aprinse politicos: « Unde sîntem? Mai avem mult? » îl întrebă cu o voce răgușită din cauza somnului.

— Probabil aproape am ajuns, pe urmă o să ne oprim în primul oraş pe care-l întîlnim, dacă vrei, scumpo. Eşti obosită?

— Nu, dar mi-e frig.

Tremură şi se ghemui în el.

Optzeci de kilometri, o sută de kilometri. Drumul îi părea din ce în ce mai puţin cunoscut. Într-un loc, se făceau reparaţii şi pe o porţiune din drum care era în sens unic, cu siguranţă nu trecuseră. O sută treizeci de kilometri, o sută patruzeci, și de data asta n-a fost surprins cînd la o răscruce citi pe un stîlp indicator drept înaintea lui: *Leccio, 5 km*.

— Trezeşte-te, Unesco, e sfîrşitul plimbării noastre, o anunţă vesel.

Ea tresări.

— Ce? Unde sîntem?

— Am greşit drumul. Dumnezeu ştie cum. N-am trecut prin faţa florilor. Ne-am întors direct la Leccio. Nu-i caraghios?

— Caraghios, repetă pe jumătate adormită. Cît e ceasul?

— Trecut de unsprezece. O să te duc la *Paradiso*. Asta-i ce-avem mai bun de făcut. De acord? O să luăm o masă straşnică și o să ai timp să cînţi pentru mine, numai sfîrşitul

Se già scritto é cosi dal destino
Che in quel punto, crepando, m'arresti . . .

În româneşte de ALEXANDRU BACIU

GUSTAV MEYRING

Automobilul

— Probabil că nu vă mai amintiți de mine, domnule profesor? Numele meu e Zimt, Tarquinius Zimt; acum cîțiva ani am urmat cursurile dumneavoastră de fizică și matematică...

Savantul privi cu oarecare nehotărîre cartea de vizită și afișă, jenat, o mutră de om care parcă l-ar fi recunoscut.

— . . .și cum tocmai sînt în trecere prin Greifswald, n-am vrut să pierd prilejul de-a vă face o vizită . . .

(Cîteva minute se scurseră într-o tăcere penibilă.)

— . . . Hm . . . o vizită . . .

Profesorul privi cu dezaprobare costumul de piele al tînărului.

— Sînteți, probabil, vînător de balene? întrebă el cu o ușoară ironie, mîngîind cu vîrful degetelor mîneca vizitatorului.

— Nu, automobilist; eu însumi am lansat celebra marcă Zimt . . .

— Așadar actor! îl întrerupse nerăbdător savantul; dar, atunci, de ce ai studiat mai de mult fizica și matematica? Probabil că ai schimbat profesiunea!? Ei, vezi?

— Dar cîtuși de puțin, domnule profesor, cîtuși de puțin. Dimpotrivă. Cum s-ar zice, dimpotrivă! Sînt constructor de automobile . . . de motoare . . . de motoare cu benzină . . . inginer . . . !

— Aha, dumneata combini imagini fanteziste pentru cinematograf, pricep. Dar așa ceva nu se poate chema inginer!

— Nu, nu, construiesc eu însumi automobile, sau, dacă preferați, vehicule cu autopropulsare. Am ajuns să vindem anual . . .

— Nu pot admite nici una dintre aceste două denumiri, dragă domnule Zimt, nici automobil, nici vehicul cu autopropulsare, căci, pe de o parte, o asemenea mașină nu se poate clinti din loc — și doar ăsta e sensul principal al cuvîntului automobil — iar pe de altă parte nu poate fi admis, din același motiv, nici termenul de vehicul cu autopropulsare, spuse savantul.

— Ce vreți să spuneți cu « nu se poate clinti din loc? » Nu vor trece poate nici zece ani și nu vom mai folosi nici un alt vehicul terestru decît automobilul. Fabricile se înalță, una după alta, ca din pămînt și, chiar dacă nu există încă nici un automobil la Greifswald . . . totuși . . .

— Ești un fantast, tinere, și-ți fuge de sub picioare terenul realității ! Nu cumva te dedai și la spiritism? Într-adevăr, cel mai regretabil simptom al epocii noastre este că trebuie să vedem necontenit cum spectrul așa-zisului perpetuum mobile își ridică în chip dezagreabil capul hîd. Pur și simplu ca și cum n-ar exista principiile fundamentale ale fizicii. Trist lucru, cu adevărat foarte trist ! Pînă și dumneata, elevul meu de pînă acum cîțiva ani, te-ai putut lepăda de calea limpede și înțeleaptă a științei noastre, pentru a goni după himera apăsătoare a empirismului brut și lipsit de idei, născută dintr-o fantezie febrilă ! Ei da, vîrtejul contemporan al marilor orașe poate acționa oricît o vrea de moleșitor asupra puterii de gîndire a tineretului, dar pînă la superstiția crasă, pînă la ideea smintită că se poate mișca din loc o trăsură cu ajutorul motoarelor cu benzină, mai este încă de făcut un pas imens. Așa s-ar zice, cel puțin. Și profesorul își șterse, enervat, lentilele ochelarilor.

Tarquinius Zimt era uluit.

— Dar pentru Dumnezeu ! Domnule profesor ! Doar nu vreți să tăgăduiți existența vehiculelor cu motor. Și încă astăzi, cînd au și fost puse în circulație atîtea mii de automobile ! Cînd fiecare lună aduce o inovație ! Eu însumi am venit de la Florența pînă aici cu automobilul meu, un « Zimt » de cincizeci de cai putere, pe care l-am proiectat și construit personal ! Dacă vreți să aruncați o privire pe fereastră, îl puteți vedea în fața ușii de intrare. Pentru Dumnezeu ! Nu spun decît atît: pentru Dumnezeu !

— Tinere prieten, *omnia mea mecum porto*, cum spune atît de pregnant latinul. Nu văd nici un motiv îndeajuns de puternic pentru a mă face să privesc pe fereastră; și, la urma urmei, de ce? — că doar port veșnic în mine rațiunea matematică atotcuprinzătoare. Să mă încred în terenul instabil al percepției senzoriale? Bine, dar, mai mult decît îmi pot spune vreodată simțurile, îmi dezvăluie modesta formulă pe care

o pricepe orice copil de școală încă minor — firește că și dumneata îți amintești bucuros de ea din vremea școlii — formula:

$$M = \mu \int p\, d\, Fy = 2\mu r^2 l \int^{\varphi^0}_{0\, p\, d\, \varphi^1} = 2\pi Pr \frac{\sin \varphi^0}{\varphi^0 + \sin \varphi^0 \cos \varphi^0}$$

și așa mai departe! Ei, acum vezi!

— Dar toate astea nu ajută la nimic, răspunse enervat inginerul, întrucît eu însumi am călătorit cu automobilul de la Florența pînă la Greifswald, pînă în fața casei dumneavoastră.

— . . . și chiar dacă n-ar exista formula citată, continuă savantul imperturbabil, al cărei rezultat cu privire la așa numitul cep cilindric este fără îndoială cel mai admisibil, în măsura în care intensificarea presiunii pe suprafață corelată cu reducerea curbei de înfășurare nu acționează în sensul creșterii lui μ și, în măsura în care ea apare ca admisibilă, reduce efortul pentru învingerea frecării la $\varphi^0 < \frac{\pi}{2}$, — deci, chiar dacă n-ar exista formula amintită, s-ar putea aduce încă o serie de obiecții eficiente, dintre care fiecare în parte ar trebui să poată infirma posibilitatea pură . . .

— Dar pentru Dumnezeu, domnule profesor . . .

— Dă-mi voie! . . . ar trebui să poată infirma cît mai izbitor posibilitatea pură a unei reușite imaginabile. Pentru a vorbi pe limbajul laicilor — cum s-ar putea încadra, de exemplu, în domeniul posibilităților mecanice, apreciabila încălzire în constantă creștere din cauza succesiunii rapide de explozii de amestec de benzină pulverizată în cilindrii a, b, c, d și dilatarea rezultată de aici sau presiunea consecutivă asupra pereților cilindrilor pînă la punctul de imobilizare a pistonului metalic, cum s-ar putea încadra toate acestea altfel decît prin prisma asigurării permanente și masive a unei răciri satisfăcătoare realizate prin aducerea de cantități apreciabile de apă, ceea ce, dat fiind raportul invers proporțional dintre greutatea și efectul forței motorului, nu poate duce decît la un rezultat negativ al experimentului. Să considerăm mai departe . . .

— Am mers cu automobilul de la Florența pînă la Greifswald, obiectă celălalt îndîrjit.

— . . . să considerăm mai departe, pe baza formulei:

$$P = \left(\frac{n}{30}\right)^2 r \left(\cos \varphi \pm \frac{r}{e} \cos 2\varphi\right)\left(G_1 + G_2\right) + \left(\frac{n}{30}\right)^2 r\, G_8 \cos \varphi$$

că, prin trepidaţii şi alte vibraţii dăunătoare funcţionării liniştite, datorate unor mişcări ale elementelor maşinii susceptibile de-a determina producerea caracteristică de forţe de masă, chiar dacă acestea ar fi elastice, trebuie să se producă permanent deformări, care ar avea ca rezultat . . .

— Dar cu toate astea am venit cu automobilul de la Florenţa pînă la Greifswald !

— . . . deformări, care ar avea ca rezultat . . .

— Dar — am — venit — cu — au-to-mo-bi-lul — de la Florenţa pînă la Greifswald !

Savantul aruncă spre vorbitor, pe deasupra ochelarilor, o privire de reprobare.

— Nimic nu m-ar împiedica — bazat pe formule matematice stringente — să-mi exprim şi în cuvinte directe îndoiala cu privire la afirmaţiile dumitale, totuşi prefer, după modelul vechilor greci, să evit tot ceea ce poate ofensa, şi vreau doar să relev, ca odinioară Parmenides, că nu-i şade bine înţeleptului să acorde vreo forţă doveditoare propriilor sale simţuri, necum celor ale unui străin.

Tarquinius Zimt rămase o clipă pe gînduri, apoi scoase din buzunar cîteva fotografii şi i le întinse, tăcut, profesorului.

Acesta le privi în fugă şi spuse:

— Ei, şi dumneata crezi, tinere prieten, că prin asemenea fotografii de automobile aparent în mişcare poţi discredita legile mecanicii? Amintesc — numai din cauza asemănării cazurilor — de fotografiile unor fenomene animiste, făcute de Crookes, Lombroso, Ochorowicz, Mendeljeff ! Astăzi se pot truca atît de bine asemenea fotografii, încît te poţi înşela asupra adevăratei stări de fapt. De altfel nu ştia însuşi Heraclit că, după legile logicii, o săgeată în zbor se află în repaos absolut în orice punct matematic al traiectoriei? Ei, vezi ! Şi mai mult decît *atît* nu pot dovedi — în sens figurat — nici fotografiile dumitale.

În ochii inginerului scăpără o bucurie vicleană.

— Desigur că în calitatea mea de fost elev, care vă admiră atît de mult, prea stimate domnule profesor, nu-mi veţi refuza rugămintea, spuse el cu o mutră prefăcută , de-a vă uita, măcar, la automobilul meu care stă în faţa casei dumneavoastră?

Savantul încuviinţă, binevoitor, din cap, şi amîndoi se duseră în stradă.

În jurul maşinii se îngrămădea o mulţime de oameni.

Tarquinius Zimt făcu şoferului său cu ochiul.

— Ignaz ! Domnul profesor ar vrea să vadă automobilul, ia arată, te rog, maşina.

Mecanicul, crezînd că e vorba de vînzarea maşinii, începu un imn de laudă:

— Cu «Zimt»-ul nostru putem face o sută cincizeci de kilometri, iar de la Florenţa pînă aici n-am avut nici o singură pană. Mergem...

— Lasă asta, omule — îl opri profesorul cu un semn din mînă.

Şoferul deschise capota motorului, astfel încît maşinăria să iasă la vedere, şi explică părţile componente.

— Domnule profesor, întrebă Zimt cu ironie stăpînită, cum puneţi dumneavoastră de acord faptul că astăzi fabricile Daimler, Benz, Dürkopp, Opel, Brasier, Panhard, Fiat etc., etc. construiesc mii de asemenea maşini, cu afirmaţia că este imposibil ca ele să funcţioneze? De altfel, Ignaz, porneşte motorul, te rog!

— De acord? Tinere prieten, eu sînt pur şi simplu un savant specialist, şi, pe cît de interesantă ar putea părea unui psiholog soluţia acestei probleme, pe atît de puţin mă interesează pe mine, trebuie să mărturisesc, din ce motive aceste fabrici practică o asemenea îndeletnicire aparent inutilă.

Zumzetul motorului mergînd în gol întrerupse cuvintele profesorului. Mulţimea de oameni se dădu un pas îndărăt.

Tarquinius Zimt rînjea.

— Deci, încă tot nu credeţi că maşina va merge, domnule profesor? Nu trebuie decît să trag de maneta aceasta pentru a cupla motorul şi automobilul zboară cu viteza de o sută cincizeci de kilometri pe oră.

Savantul zîmbi blînd.

— O, visător juvenil! Nimic din toate astea nu se poate întîmpla. Sub presiunea exploziei — admiţînd rezistenţa cuplajului — vor exploda momentan cilindrii a, b, şi d. Probabil că, în schimb, cilindrul c va rămîne intact, conform formulei — conform formulei — dar cum sună formula?! — conform formulei...

— Dă-i drumul, chiui Zimt, dă-i drumul! Porneşte, Ignaz!

Şoferul trase de pîrghie.

Dar iată! O pocnitură întreită, puternică — şi motorul se opreşte! Tumult!

Ignaz sare din maşină. Verificare îndelungă. Uite! Cilindrii unu, doi şi patru au crăpat! Au crăpat cum nu pot crăpa niciodată Cilindrii, chiar de-ar fi fost nitroglicerină în ei.

Cu o privire mată, profesorul priveşte fix în zare, buzele lui se mişcă murmurînd:

— Stai puţin, după formula... după formula...

Zimt îl prinde de braţ şi-l scutură — aproape că plînge de furie.

— E nemaipomenit, de necrezut ; de cînd există un automobil pe lume, nu s-a-ntîmplat una ca asta. E o chestie dementă ! Să-ți pierzi mințile, nu alta ! Am să telegrafiez numaidecît după cilindri de schimb. Așa nu merge ! Trebuie să vă convingeți cu proprii dumneavoastră ochi, aici, trebuie !

Supărat, profesorul se smulse din mîna lui :

— Tinere, asta e prea de tot, ți-ai pierdut controlul ! Crezi într-adevăr că aș avea timp să mai asist încă o dată la încercările dumitale copilărești ? Încă nu te-ai convins ? Mai bine mulțumește providenței că nu s-a întîmplat ceva mai grav ; cu mașinile nu-i de joacă. Ei, acum vezi !

Și pornește grăbit spre casă.

În poartă, se mai întoarce o dată, ridică disprețuitor degetul și strigă mînios :

« *Sunt pueri pueri pueri puerilia tractant* ».

În românește de MIHAI ISBĂȘESCU

IURI NAGHIBIN

Bărbatul și drumul

Puternicile anvelope dințate mestecă drumul. Autocamionul de cinci tone cu uriașul său container din spate lasă pe șoseaua așternută cu zăpadă nu urme, ci un fel de cafea cu lapte vîscoasă. Poți crede c-o face dinadins pentru ca nimeni altcineva să nu mai străbată după el această șosea. La drum neted, azvîrle în dușmănie hălci de zăpadă și pietriș, frămîntînd pavajul pînă la straturile moi de lut; la suiș, zmulge cu urlet din șosea bucăți întregi — felii grase de argilă lunecă în șanț; la scoborîș, șuierînd din frînele pneumatice, jupoaie cu totul carcasa de pe șosea. Cînd gonește ca vîntul înainte, cînd de-abia se tîrăște în sus cu motorul gemînd, cînd alunecă neputincios în pantă, și fiecare schimbare din mișcările lui se oglindește în trupul zdrențuit al drumului. Dar camionului nu-i pasă de el. Ochii bulbucați ai farfurilor sale sînt ațintiți în zarea învelită în umbrele timpurii ale serii de noiembrie. Străin față de tot, însingurat, își vede de drum înainte: străin de pădure, străin de rîul înghețat și de bătrîna moară de apă captivă în barba sticloasă a țurțurilor. Cufundat în țelul lui îndepărtat, în urletul, geamătul și scrîșnetul lui, în duhoarea lui înăbușitoare, amară — chiar și aerul este al său — merge mereu înainte, învăluit într-o deasă pîclă albăstruie.

Și nimănui nu-i pasă de el: nici pădurii, nici cîmpiei, nici satului, nici rîului, nici morii. Doar, uneori, aproape că-i intră sub roate vreun cățel înecîndu-se de atîta lătrat, sau lunecînd pe-o patină, încearcă să i se agațe de aripă un ștrengar, sau auzind de departe gravul glas al claxonului, vizitiul colhozului își trage, fără să se întoarcă, sania spre marginea drumului. Pe șosea nu sînt alte mașini — e tîrziu și sîmbătă,

şi camionul n-are cu cine schimba ochiade de faruri şi răguşite apeluri de claxon.

Seara cade repede. În colibă se aprind luminile, pe uliţele satelor — felinare răzleţe, în cer — luna, iar lîngă camion creşte o gigantică şi monstruoasă umbră de cărbune. Umbra se întinde pe zăpadă, se caţără în pomi, alunecă pe zidurile izbelor, cînd depăşind camionul, cînd fugind de la o roată la alta, cînd rămînînd în urmă.

Totuşi, uriaşul şi vigurosul camion, atît de înverşunat în lupta lui cu drumul, nu-i decît o imensă bucată de tinichea moartă. O altă voinţă, o altă răsuflare îi insuflă această viaţă zgomotoasă, fierbinte, această încăpăţînare şi dîrzenie. În cabină, ţinîndu-şi picioarele încălţate în cizme de pînză impermeabilă pe pedală şi mîinile pe crucea volanului, privind cu ochii roşii şi inflamaţi înainte, şade un flăcău slăbuţ de vreo douăzeci şi patru de ani, cu piept lat şi păr negru, scîrlionţat, lipit de fruntea mînjită cu ulei. Căciula lui armenească cu clape fără steluţă e dată pe spate, scurta desfăcută la gît. În cabină e cald din pricina motorului, şi pantalonii vătuiţi i-au alunecat puţin, descoperind între centură şi cămaşă un trup tînăr, bronzat.

Şoferul de gradul întîi, Bîcikov, e obosit de moarte, a lucrat două schimburi la rînd fără să doarmă, fără să se odihnească, a parcurs pe acest camion aproape o mie de kilometri pe drumuri ingrate, distruse, cu încărcături grele, anevoioase. Cel mai mult i-a obosit spinarea, pentru că fiecare încărcătură o simte aici, de parcă ar duce-o în spate. Urci — şi te simţi tras de gît şi omoplaţi înapoi. Cobori — şi parcă o casă întreagă s-a prăvălit peste tine şi nu mai poţi răsufla; frînezi — şi-un genunchi rău ţi se înfige în talie. De data asta, însă, simte pretutindeni greutatea: şi în şale, şi în coaste, şi în coşul pieptului. În container se află un transformator care trebuie dus de urgenţă în sectorul patru, cel mai îndepărtat şi cel mai înapoiat; aparat cu instabilitate laterală care, nu numai la cotituri, ci şi la fiecare rotire de volan înclină maşina pe-o parte, ameninţînd s-o răstoarne în şanţ; şi Bîcikov îşi aruncă trupul în partea cealaltă aşa de tare că îi troznesc coastele, iar vertebrele, deplasîndu-se, îi pîrîie.

Dracu' să ia şi transformatorul, şi sectorul patru unde-i întotdeauna muncă de şoc şi veşnic nevoie de ceva şi totul trebuieşte în ultimul moment şi taman atunci. Dracu' să-l ia şi pe Kosacev, şeful coloanei de maşini, care i-a vîrît pe gît această călătorie. Şi dracu' să-l ia şi pe el care-a consimţit s-o facă, deşi trebuia să plece cu totul altcineva, şi anume Paniutin. Cu obidă şi venin, Bîcikov îşi aminti pentru a nu ştiu cîta oară cum l-a îmbrobodit Kosacev. În dimineaţa acestei zile, şoferul Paniutin, individ cam de patruzeci de ani, şi-a scos de la mater-

nitate nevasta care îi născuse doi gemeni. Înnebunit de această tîrzie paternitate, a lucrat de bine de rău jumătate de schimb și pe urmă s-a învoit să se ducă acasă. De-abia plecase cînd s-a ivit urgența cu transportul transformatorului la sectorul patru. Imediat, Kosacev la Bîcikov: salvează-mă! Firește, el a refuzat pe loc; ce-i pasă lui de Paniutin și de gemenii lui? Dacă trebuie să muncească, n-are decît să muncească. În ce-l privește pe el, și-a sfîrșit treaba și acum se duce să tragă o dușcă de bere. Dar Kosacev e șmecher, știe întotdeauna cum să-l ia pe om: « Eu pot, desigur, să-l silesc, dar în însurățeii ăștia nu poți să-ți pui nădejdea. Drumul e periculos, e noapte, mașina e grea și ăsta are capul împănat cu gemeni. N-ar fi nimic dacă s-ar împotmoli pe undeva, dar dacă își frînge naiba gîtul? . . . Nu, aici e nevoie de-un om liber, într-unul urmărit de orăcăituri de prunci nu poți avea încredere!» Știa șeful coloanei cum nu-i înghite Bîcikov pe ăi însurați și la casa lor, și pe asta se și bizuia. Vroia să-i arate lui Bîcikov că Paniutin deși tată și cap de familie, iar el Bîcikov burlac, nici tu masă, nici tu casă, prețuiește totuși mai mult decît Paniutin — iar acum, na, plătește cu coastele! Și principalul: acum e clar că, pe Paniutin, Kosacev l-a scutit de acest drum blestemat numai din respect pentru c-a devenit tată. Și poate și pentru că i-a fost grijă de el: drumul e, drept, păcătos tare, mai ales la urcușul spre sectorul patru și, pe deasupra, și-o greutate ca asta! Una, să-și frîngă gîtul Paniutin, tată de familie, și alta el, Bîcikov, burlac. Îl șterg de pe răboj, și gata! Și aici, sufletul i se făcu și mai amar, și mai învrăjbit, și gîndul i se întoarse ca de obicei la viața lui atît de strîmbă. E drept, gîndul ăsta îl însoțește mereu, nu-l părăsește nici cînd e pe drum, nici cînd e beat, chiar și noaptea cînd doarme, îi tulbură visele. Dar se întîmplă să stea și liniștit ca o povară cu care te-ai deprins în fundul sufletului, ca apoi să țîșnească cu o violență de nesuportat în inimă și creeri. Alexei însuși n-ar putea spune cînd s-a îndrăgostit de Tosia. Ca și cum s-ar întreba cînd a început să-și iubească mama? A iubit-o din totdeauna, de cînd a simțit că are o inimă. Au fost întotdeauna împreună, din copilărie — pe uliță, la rîu, în luminișul mustind de fragi aromate și dulci, în recreațiile de la școală. Și dacă se pomeneau despărțiți, îndată începeau să se caute unul pe celălalt. Logodnicii — așa fuseseră porecliți în sat. Au trecut anii; Alexei și Tosia erau acum de-adevărat, și nu numai în glumă logodiți. Și atunci cînd a plecat să-și facă serviciul militar, el nu i-a cerut Tosiei să nu-l uite și să-l aștepte. A sărutat-o doar pe buzele groase și reci, a privit-o în ochi, i-a strîns mîna și a plecat, cel mai liniștit din toți cei care s-au despărțit vreodată.

În toți cei patru ani de armată, Alexei a primit cu regularitate scrisori și fotografii de la Tosia.

Figura ei s-a schimbat puţin în aceşti ani, a devenit doar mai rotundă, mai curată şi mai netedă, iar ochii ei luminoşi şi calmi s-au făcut mai limpezi. Şi nici el însuşi n-ar putea spune de ce, începînd dintr-al treilea an de despărţire, s-a simţit cuprins de-un dor arzător. Îşi căuta cu febrilitate alinarea în fotografiile şi scrisorile Tosiei. Aceeaşi linişte imperturbabilă respira obrazul rotund, aceeaşi limpezime stăruia în ochi, iar scrisorile erau la fel de monosilabice, de simple şi de pline de salutări din partea rudelor, a prietenilor şi cunoscuţilor. Mînat de-un fel de simţămînt tulbure, s-a fotografiat la rîndul lui şi pe spatele fotografiei a scris nişte versuri auzite cîndva:

De-o fi şi nu ne-om mai vedea,
De despărţiţi vom fi pe viaţă,
Privind pe-această copie-a mea,
Să vezi originalu-n faţă.

Ca răspuns a sosit obişnuita scrisoare, scurtă şi senină, şi Bîcikov nu ştia dacă să se bucure sau să se întristeze că Tosia n-a reacţionat în nici un fel la strigătul lui de alarmă.

Şi-a sfîrşit stagiul militar şi în uniformă nou, scoasă ca din cutie, cu epoleţi de sergent, cu însemnul de «tanchist excelent» pe piept, cu cizme de crom, strînse în chip de armonică, cu şapca dungată cu negru, trasă ştrengăreşte pe părul cîrlionţat, cu guler alb de celuloid — sclipitor ca o monedă nouă de zece copeici, s-a întors în satul natal, şi aici a aflat că Tosia s-a măritat de un an cu agronomul de la raion. Mama o convinsese pe fosta logodnică a fiului să-i ascundă acestuia adevărul, să-i scrie ca şi înainte scrisori şi să-i trimită fotografii, ca şi cum nimic nu s-ar fi petrecut. « Altfel s-ar întîmpla o pacoste — îi spusese bătrîna — serviciul armenesc e aspru şi Alexei o să facă negreşit ceva ce-o să-l ducă de rîpă». Pe Bîcikov îl minuna şi acum neobişnuita agerime a mamei: cum de a ghicit ea în el, flăcău tăcut, modest şi simplu, tainicul zăcămînt de forţe distrugătoare? Poate că în oarba lui dăruire faţă de logodnica o dată aleasă a întrezărit chezăşia furtunii ascunse în el? Ceva s-a frînt în Alexei. S-a apucat de băutură şi, într-o zi, beat, s-a dus să-l bată pe agronom. Dar văzîndu-l pe bărbatul vîrstnic, uscăţiv, cu ochelari pe nasul lung şi subţire, cu obrajii slabi şi supţi, n-a găsit în el nici un loc bun de lipit pumnul. I-a ieşit în cale, o dată chiar Tosia — ea locuia acum într-un sat vecin — şi gîndul rău a ţîşnit: «Acuş' o sugrum ». Însă, şi de data asta flacăra s-a aprins degeaba. Sub braţele goale, puternice şi fragede ale Tosiei, încrucişate de la cot peste piept, zări un mic pîntec rotunjit — semn că va fi mamă. Ea de asemenea se uita la el,

palid și oacheș, cu păr ondulat, cu ochi întunecați și arzînd de suferință, și spuse, fie cu uimire, fie regretînd parcă ceva:

— Va să zică, așa arăți acum! și trecu mai departe.

Nu putea să-și găsească locul în sat și nici nu voia să se nenorocească sub ochii maică-si. De-un an rătăcește prin țară. În Crimeea i-a condus pe cei veniți la odihnă pe cărări întortocheate de munte într-un mic autobuz zăngănitor — dar nu-i avea la inimă pe oamenii aceia veseli, fericiți și fără griji. A plecat apoi pe șantierul de pe Volga unde s-a îndopat cu muncă și vodcă și i-a plăcut mai mult — dar a nimerit acolo tîrziu, cînd lucrările erau pe sfîrșite; a fost în Altai, la desțeleniri, și chiar în Orientul îndepărtat. Dar oriunde s-ar fi dus, de el însuși nu scăpa. Acum o jumătate de an a nimerit aici, în asprul ținut al Ladogăi, la construcția de linii de înaltă tensiune și i-a plăcut liniștea posacă a locurilor acestea, întunecatele păduri de brazi, drumurile pustii, singuratice, pinii ca niște catarge solitare, cu trist cîntătoare coroane, reținerea rece a băștinașilor și simplitatea prietenoasă a tovarășilor de muncă.

Nu mai semăna acum de loc cu băiatul modest și îngrijit care se întorsese din armată. Și cu toate că nu lesne s-a distrus ceea ce s-a clădit de-a lungul anilor, totuși, nu degeaba se spune: picătura sfarmă piatra. Dar el nu era de piatră și nu o picătură l-a sfărîmat. A învățat Alexei să-și piardă ceasuri întregi în crîșma puturoasă și îmbîcsită de fum a șoferilor, în care acordeonistul orb, cu orbite adînci și negre din care parcă o pasăre i-ar fi zmuls ochii, cînta, monoton, fără răgaz: *Pe dealurile Manciuriei*, *Valurile Dunării* și anume pentru Alexei, după ce-a primit bacșișul în laba lui uscată, avidă, cîntecul preferat al acestuia — *Batista albastră*. A învățat să bea vodcă pe nemîncate, să se împrietenească repede și să se certe la cuțite cu oameni pe care îi vedea pentru prima și ultima oară în viață; a învățat cu fetele ca, înainte de cuvinte, să pună în funcțiune mîinile, a învățat să nu se gîndească nici la prezent și nici la viitor. Numai la trecut n-a învățat să nu se gîndească. Nu-l tulbura cituși de puțin că unii colegi de cămin s-au îndepărtat de el, că fetele mai curățele și mai cumsecade nu voiau să aibă de-a face cu el, că șeful coloanei auto, Kosacev, aproape că nu-și ascunde disprețul față de el și-l ține la lucru numai pentru că e «disperat», întotdeauna gata să plece și să plece acolo unde ceilalți dau înapoi. Pe lungile drumuri ale șantierului i s-a întîmplat să întîlnească băieți la fel ca el, zdrobiți aidoma lui de viață. E drept, nu avea cine știe ce nevoie de tovărășia lor, ei nu erau în stare să-l zmulgă din marea lui singurătate, dar nici nu urmărea asta. Își îndrăgise starea lui de orfan, îndrăgise drumurile lungi, pustii cu greutățile și oboseala lor. Nici acum, în mînia lui împotriva lui Kosacev, Paniutin și lui însuși, nu era sincer pînă la capăt. Undeva în sinea

lui, se bucura chiar de această neaşteptată şi grea călătorie, fiindcă-i plăcea să se cheltuiască pînă la pierderea deplină a tuturor forţelor. Prefera uitarea pe care ţi-o dă oboseala pricinuită de-o muncă grea, uitării date de vin . . .

Acul vitezometrului tremura în jurul cifrei douăzeci. Cu o asemenea viteză puţin probabil că va ajunge la sectorul patru mai devreme de trei ceasuri. Nu-i mai era somn şi nici legănatul de pendul al « măturătorului » care ştergea de pe parbriz chiciura lipicioasă nu-l mai adormea ca la începutul călătoriei.

Luna se ascunsese sub un nor şi orizontul se tăie în două. În faţă, acolo unde se sfîşia lumina farurilor, drumul se izbise de zidul negru al nopţii, şi părea că maşina se va sfărîma de această impenetrabilă beznă dură. Dar zidul nu-ţi dădea voie să te apropii de el, fugea tot mai departe şi mai departe şi în urma lui şoseaua creştea, născută parcă din lumina farurilor. Uneori, din nefiinţa neagră, pe marginea drumului sărea fie un tufiş, fie un copac, fie un stîlp bătrîn care cîndva marcase verstele, şi după ce-şi trăia scurta lui clipă, dispărea. Verde, în globul stropilor îngheţaţi, o ramură de brad, spînzurînd deasupra drumului, îşi fîlfîi culorile de curcubeu, se stinse brusc, neagră şi greoaie, plezni cu putere geamul din faţă, revărsînd pe capotă ţurţuri sticloşi, şi dispăru. Maşina pătrunse în desiş şi dînd la o parte crengi şi ramuri, îşi croi drum prin coridorul împădurit. Crengile scrijeleau caroseria şi uşile maşinei, zgîrîiau învelişul, împungeau roţile; în uruitul măsurat, familiar al motorului, care pentru şofer era aidoma cu tăcerea, zgomotul vieţii din afară năvăli impertinent şi brutal. Chipul lui se umbri de ciudă. Ocrotindu-şi singurătatea şi neparticiparea la nimic din ce se află dincolo de geamurile cabinei, apăsă pe accelerator şi cînd acul vitezometrului urcă, trecu în viteza a cincea. Maşina începu să scuture, stabilitatea încălcată se răsfrînse cu o durere nouă în trupul ei, dar foşnetul ramurilor încetă, sunetele din afară se făcură mai molcome, mai rare, mai mărunte, şi bărbatul îşi primi înapoi, aproape întreagă, tăcerea dinainte.

În sfîrşit, pădurea rămase în urmă. Bîcikov micşoră viteza şi mersul maşinii era acum, iarăşi, încordat, egal. În schimb, după apăsarea crescîndă din şale, el simţea că drumul alunecă pe nesimţite în pantă. Razele galbene ale farurilor se albăstriră şi alunecară, ceaţa învîrtejindu-se în ele. Puse lumina pe faza apropiată, de parcă ar fi vrut s-o adune sub roţile din faţă ale maşinii. Ceaţa ţîşnea chiar din pămînt şi, învăluite în mişcătoarea pîclă albăstruie, adîncile brazde, dîmburi şi hîrtoape ale drumului sfîrtecat păreau valurile vii ale unui rîu. Pe ambele maluri ale acestui rîu, în întîmpinarea maşinii, veneau în goană, aidoma unor pitici, albele pietre kilometrice. Ceaţa se încolăcea mai deasă şi adevă-

ratul rîu, nevăzut din pricina ei, sălta sub roţile maşinii scîndurile podului de lemn, ce răsunau domol. Maşina birui o hîrtoapă şi ieşi din ceaţă în întunericul curat, de catifea. În faţă se iviră luminile unui sat, Bîcikov dădu drumul la faza mare şi o lungă rază argintie se înfipse în fereastra întunecată a colibei celei mai apropiate.

Nepăsător faţă de seara vîntoasă, neprietenoasă, rece, dar nu geroasă, ci înţepătoare ca adeseori în miezul toamnei şi al iernii, tineretul petrecea. Se dănţuia chiar în mijlocul uliţii. Vuietul motorului înghiţi muzica şi întunericul îl ascunse pe acordeonist de ochii lui Bîcikov, căruia aceste perechi care se învîrteau în ritmul unei muzici neauzite îi păreau stranii. Zmulse de faruri din beznă, parcă nici nu-şi dădeau seama că înspre ele înaintează un munte gigantic, se învîrteau, se învîrteau mereu ca nişte spirite neînsufleţite, prin care camionul putea trece ca prin ceaţă. Bîcikov apăsă pe claxon şi un sunet strident, lung, disperat, spintecă noaptea. Perechile se dădură în lături fără voie, unii zburară chiar de sub roţile camionului, cînd Bîcikov nici nu-i mai vedea din pricina capotei, dar nimeni nu-şi întrerupse dansul, şi fermecata rotire lină nu se opri.

« Uite, afurisiţii ! » surîse în sine Bîcikov, îşi îndreaptă trupul, căscă cu troznet, şi-şi aminti că sub scaun are un sfert de vodcă neîncepută. Acest fapt îl bucură, deşi pentru moment nu simţea nevoia să bea. Dar era plăcut să ştie că ea stă acolo, rece-recişoară şi lunecoasă. « Deocamdată, las' s-aştepte . . . » Scoase din buzunar un pachet moale de ţigări « Priboi », îl scutură, trase cu dinţii o ţigare, îşi scăpără bricheta şi începu să fumeze.

Maşina se apropie de barieră şi în dreapta şoselei licări silueta unei femei cu mîna ridicată. De fapt, Bîcikov nu izbuti să vadă decît această mînă albă, desenată cu claritate în întuneric. Frînă brusc, dar maşina alunecă încă o bucată bună de drum. Trecu cîtăva vreme pînă ce femeia să ajungă la maşină.

— Mă luaţi, tovarăşe şofer? auzi el un glas care gîfîia.

Bîcikov scoase capul din cabină. Era întuneric, dar cu toate acestea izbuti să vadă imediat că femeia e tînără, de cel mult douăzeci şi cinci de ani. Privirea lui coborî din deprindere de sus în jos, pipăind şi cîntărind părul blond scăpat de sub basma, care în sclipirea fulgilor de zăpadă, din pricina vîntului şi a frigului, părea de sticlă, obrazul rotund şi pur, pieptul ferm sub jacheta de mînz. Şi cu un glas rău spuse:

— Urcă !

Cînd femeia se căţără pe treapta înaltă, aruncînd mai înainte în cabină două sacoşe, umplute pînă-n vîrf şi legate cu un nod, zări genunchiul rotund sub ciorapul de mătase bine întins şi o gheată de cauciuc înaltă şi neagră. « De unde-o mai fi răsărit şi împopoţonata asta . . . ? ! »

Femeia se așeză în sfîrșit, își rîndui cît mai bine la picioare sacoșele și suspină fericită:

— Da'știu c-am avut noroc. Nici nu mai nădăjduiam să ajung la sectorul patru. Și apoi speriată deodată, făcu: — Acolo mergeți?

— Chiar acolo.

Acum, Bîcikov ghici pricina simțămîntului său de ostilitate față de această femeie necunoscută: ea îi amintea prin ceva nedefinit de Tosia. Nici în trăsăturile feței, nici în cele ale trupului nu exista asemănare. Tosia era mai înaltă, mai slabă, cu părul mai închis, cu ochi și gura mai mare; asta era mai scurtă, mai îndesată și mai voinică, cu trăsăturile feței mici, fine; nasul și gura mică, ochii luminoși mici, părul blond. Numai rotunjimea imperturbabilă a feței le era comună. Dar nu în asta sta asemănarea. Această femeie l-a învăluit din primul moment cu acea străvezime, cu acea rece, bruscă franchețǎ exclusivistă, proprie Tosiei. Faptul că nici măcar nu s-a uitat la el cînd s-a instalat în cabină, că în cuvintele și gesturile ei nu exista nici o urmă de joacă, firească între o femeie tînără și un bărbat tînăr, chiar și aceea neglijentă, disprețuitoare naturalețǎ cu care și-a pus piciorul pe scară, vădeau o fire neatîrnată și totodată uscată și superficială — firea Tosiei . . .

Urni mașina. Femeia se ridică puțin și-și potrivi fusta să nu se mototolească. Fața ei rotundă și liniștită reflecta obișnuita satisfacție a călătoarei, încredințată în sfîrșit că se îndreaptă spre țintă.

Bîcikov aștepta ca ea să-l întrebe ceva, măcar de genul: de unde vii, sau cînd ajungem la sectorul patru — dar femeia tăcea și nici măcar nu se uita în direcția lui. Și în asta era ceva din Tosia, din zgîrcenia ei sufletească. Nu degeaba, pe vremea copilăriei și a adolescenței lor, se mulțumea cu tovărășia lui și nu căuta să-și facă prietene.

— Locuiți la sectorul patru? întrebă Bîcikov.

— Îhî! făcu ea, fără să întoarcă capul.

— Băștinașe?

— Nu, din Tihvin.

— Și cum ați ajuns aici?

— Ca toți — m-am angajat.

— Măritată?

Femeia clătină negativ din cap.

— Ai pe cineva? întrebă Bîcikov, începînd s-o tutuiască.

— Pe naiba! Nu pentru asta am venit aici.

Iar în aceste cuvinte ale ei nu era nici urmă de joc, nici umbră de cochetărie.

— Dar pentru ce ai venit? întrebă Bîcikov.

— Pentru ce a venit toată lumea, răspunse ea cu glas încăpățînat.

— Să ciupeşti niscaiva parale?

Femeia nu răspunse, dar Bîcikov pricepu c-o nimerise. Şi îşi simţi superioritatea asupra acestei femei puse la punct, îmbrăcată elegant, care-şi cunoaşte preţul ; lui, puţin îi păsa de cîştig.

— Strîngi bani de zestre? rîse el.

— Poate şi de zestre, răspunse ea cu o provocare.

— Şi mă rog, unde lucrezi?

— La magazin.

— Ei, atunci o să-i aduni degrabă, spuse Bîcikov.

Ea nu-i răspunse, continuînd să privească calm şi nemişcată înainte. Bîcikov se strădui să şi-l închipuie pe viitorul ei soţ. Îl vedea — cam în genul agronomului Tosiei: un tip matur, fleşcăit, uscăţiv, cu ochelari. Oare de ce acestor fetişcane zdravene, independente, care-şi construiesc cu seriozitate viaţa, le place să ia de bărbaţi oameni de la oraş, solizi, cu ştiinţă la carte. « N-o să încapă pe mîna unui flăcău simplu şi modest ca mine », se gîndi Bîcikov, uitînd că de mult încetase să mai fie simplu şi modest. De altfel, el se privea acum cu ochii tovarăşei sale, care n-avea habar de viaţa lui strîmbă şi de proasta lui faimă de azi. Şi-l fulgeră o arzătoare dorinţă să-i joace o festă acestui agronom ce-i sta veşnic în cale, acestui motan perfid care răpeşte cele mai bune fete flăcăilor dintr-o bucată, adevăraţi.

— Eh, dar aşa o mîndreţe se mărită şi fără zestre ! spuse el şi, luîndu-şi mîna de pe volan, înşfăcă umărul pufos al femeii.

Cu o mişcare rapidă, de parcă ar fi aşteptat asta, ea îi dădu mîna jos. O prinse de cot, trăgînd-o spre el. Ea se smulse şi cînd el îşi repetă încercarea, îl apucă de degete şi strîngîndu-l destul de tare, îi luă mîna şi i-o puse pe volan.

— Te-a apucat, spuse ea, de altfel fără să se arate prea supărată. — Eşti beat, sau ce?

— Nu ! zîmbi Bîcikov. — Bine că mi-ai adus aminte.

Frînînd, se aplecă, căută printre cîrpele de şters sfertul de vodcă rece ca ghiaţa, îl găsi şi după ce lovi fundul sticlei de genunchi, scoase dopul.

— Tragem o duşcă?

Femeia scutură cu scîrbă din umeri.

— Nici moartă nu pun spurcăciunea asta-n gură.

— Treaba ta . . .

În ciuda aşteptării, vodca nu mergea şi după două înghiţituri, mari, Bîcikov scoase sticla din gură. Deşi vodca nu i se păruse gustoasă, totuşi o căldură plăcută i se răspîndi prin corp, şi capul nu numai că nu i se înceţoşă, dar i se făcu dimpotrivă mai limpede şi simţurile amorţite din pricina oboselii îşi recăpătară ascuţimea din timpul zilei. Prin obişnuita

duhoare de benzină și ulei simți mirosul înțepător de blană jilavă zăcînd la căldură și-o adiere de parfum sau de apă de colonie, amestecată cu pudră. Și din nou se mișcă ceva în Bîcikov. Își strecură mîna dreaptă pe după spatele femeii și încercă s-o îmbrățișeze.

— Lasă-mă ! Auzi ! Se smulse cu violență.

— Ia nu mai face pe mironosița ! spuse cu obidă Bîcikov.

— Ce tot vrei ? întrebă femeia, întorcîndu-se pentru prima oară spre el.

Și ciudat, chiar și atunci cînd era mînioasă, obrazul ei își păstra imobilitatea, așa de întinsă era pielea ei netedă și tînără. Toată furia i se concentra în ochii mici, sclipitori, de culoare deschisă.

Bîcikov nu știa ce vroia. Era prea dărîmat, prea ostenit ca să mai vrea ceva. Vroia, de fapt, un singur lucru — să se simtă pentru o clipă stăpîn pe situație. Astfel ca de el, Bîcikov, să atîrne soarta străvechiului său dușman și fericitului rival. Dac-ar fi fost așa, el singur ar fi lăsat-o în pace — să disprețuiești puterea e cu mult mai dulce decît s-o folosești. Dar împotrivirea îndărătnică a femeii dezlănțuia în el răutatea. O înșfăcă din nou cu forță de umeri.

— Lasă-mă ! Nu sînt din alea ! Lasă-mă ! Cobor . . .

— Gura ! spuse el liniștit. — Că de nu, te dau jos imediat.

— N-ai decît. Și așa nu mai merg.

Bîcikov opri mașina, se întinse peste genunchii femeii și deschise portiera. În cabină pătrunse un frig tăios, pătrunzător.

— Coboară ! spuse Bîcikov, fără să se uite la ea.

— N-o să te mai legi de mine ? spuse ea deodată, aplecîndu-se spre el și privindu-l rugătoare în ochi. — N-o să te mai legi, drăguțule ?

« Uite că acum îi sînt și drăguț, surîse Bîcikov pentru el. — Nu mă prinzi tu cu asta ! »

Puse faza mică, opri contactul și ieși din mașină. Frigul și întunericul îl învăluiră din toate părțile. Da, nu mai avea sens acum să rămînă singur pe drum. După ce ridică capacul capotei, verifică nivelul uleiului, apoi scoase dopul radiatorului, de unde țîșni fîsîind aburul fierbinte, alburiu, să vadă dacă nu cumva clocotește apa. Izbi cu tocul în cauciucurile tari ca piatra ; așezat în genunchi, trase puțin funiile care țineau containerul și se întoarse la loc.

Femeia sta nemișcată, umflîndu-și buzele. Și din nou chipul ei senin, rotund, îmbrăcămintea ei îngrijită, fercheșă, iscară în Bîcikov un sentiment de ciudă și iritare. Obrajii ei netezi, părul ei întunecat din pricina zăpezii care se topea, sînii ei tineri, îndesați, picioarele ei voinice cu genunchi rotunzi nu erau pentru el. Așa cum nu pentru el a fost un alt păr întunecat, un alt obraz rotund, cu gropițe adînci în obraji, un alt trup puternic, necunoscut.

Bîcikov scoase o ţigară, începu s-o frămînte în degete, și o rupse. O azvîrli pe fereastră, scoase o alta și-o aprinse. Fumul de tutun uscat se ridica greu, nu ajungea pînă la inimă. Bîcikov azvîrli şi ţigarea asta.

— Ce facem, plecăm? spuse femeia încet şi fără grabă.

Bîcikov îşi puse mîna pe genunchiul ei. Femeia nu se clinti. Atunci, trecu motorul în viteza a doua și camionul, tremurînd din toate viguroasele lui încheieturi, se urni. Dominîndu-l, Bîcikov, trecu pe rînd în viteza a treia, a patra, şi în sfîrşit, în a cincea. După asta îşi aşeză din nou mîna pe genunchiul femeii. Întîlnind prinzătoarea metalică a jartierei, mîna lui alunecă mai departe și Bîcikov simţi sub palmă trupul viu. Femeia stătea cu faţa întoarsă spre fereastra de lîngă ea, şi parcă nici nu-şi dădea seama de atingerea lui. Bîcikov îşi plimbă uşor mîna pe piciorul femeii, rece, fraged, neajutorat. O milă şi o imposibilă duioşie îi strînseră inima. Îşi retrase încet palma cu foarte multă grijă, de parcă s-ar fi temut să nu jignească femeia cu această mișcare, tresări cînd dădu iarăşi de bareta metalică, şi oftă uşurat cînd în sfîrşit îşi eliberă mîna.

Îşi puse palma pe volan şi-o ridică imediat. Pe ea, ca un al doilea înveliş lipit de piele, ca o răcoare uşoară, se păstra atingerea interzisă, şi din palmă se răspîndea ca un torent în toată fiinţa lui Bîcikov un confuz sentiment de ruşine, milă, remuşcare și inexplicabilă şi neînţeleasă bucurie.

— Nu te teme . . . rosti el răguşit, cu trudă. Acum nu mai sînt . . . Nu ştia cum să se definească şi nu-şi sfîrşi fraza.

Femeia privea drept înainte prin parbrizul îngheţat şi translucid, răsfrîngîndu-şi în afară buzele groase şi clipind des din genele deschise și ţepoase.

— Adevărat că nu sînt . . . repetă Bîcikov. — Viaţa m-a rănit, oamenii m-au rănit . . .

Femeia tăcea.

— Poate că mă înţelegi? spuse cu tristeţe Bîcikov privind-o în ochi. Din prostie, din amărăciune . . .

— Eu nu te-am jignit în niciun fel, se înduplecă ea în cele din urmă.

— Nu dumneata ! Şi cu febrilitate, încîlcit, se apucă să-i povestească tot ceea ce nu spusese nimănui și niciodată, nici treaz, nici beat: despre iubirea lui, despre trădare, despre suferinţa care i-a pîrjolit sufletul. Ea nu-l întrerupse cu nici un cuvînt, dar buzele îi rămaseră la fel de bosumflate şi faţa la fel de închisă. Nu-i ierta insulta şi Bîcikov înţelegînd cît de crunt şi de murdar o jignise, dorea doar ca ea să-i îngăduie să vorbească pînă la capăt. Atunci, va vedea ea că nu este un om pierdut de vreme ce are într-însul un suflet viu, şi-o să-l ierte.

— De-o jumătate de an pribegesc prin lumea largă şi nu-mi găsesc nicăieri locul . . . Mi-e și scîrbă să mă uit la mine . . . Iar eu iubesc casa,

iubesc familia, iubesc copiii... Numai să mă alipesc de inima cuiva şi aş da totul ca omului drag să-i fie bine cu mine...

Vorbea şi, cu fiecare cuvînt, simţea tot mai intens că această femeie curată, tăcută, la locul ei, întîia confidentă a inimii lui înşelate, îi devine tot mai necesară şi mai apropiată. Iar sărăcăciosul « aha » prin care ea îi confirma din cînd în cînd că-l ascultă, îi trezea în inimă un ecou fierbinte.

Asemănarea ei cu Tosia nu-l mai stînjenea, dimpotrivă, vechea Tosie căpătase parcă un chip nou, se contopise cu această femeie, se dizolvase în ea.

Intuind vag îndărătul trăsăturilor liniştite, închistate ale însoţitoarei sale un solid simţ al echilibrului, care-i plăcea prin contrast cu dezgustătoarea lui înstrăinare de azi, Bîcikov spuse:

— Nu alerg după bani, şi aşa, cîştig peste o mie cinci sute. Pentru mine nu cheltuiesc nici jumătate. În fiecare lună îi trimit mamei o mie. Ea, săraca, nu se bucură de aceşti bani, plînge cînd îi primeşte: « Mie, scrie, nimic de la tine nu-mi trebuieşte, am casă, gospodărie, muncesc şi eu, şi mai am şi fetele pe lîngă mine ». Pentru mama, singura lumină ar fi să mă ştie aşezat la casa mea şi să-şi legene nepoţii. Iar eu, îţi spun drept dumitale, nu mă speriu de nici-o muncă, numai să am pentru cine...

Bîcikov se uită cu timiditate la tovarăşa lui. Şedea la fel de dreaptă, de nemişcată, de dîrză, de serioasă, dar se pare că ceva se dezlănţuise înlăuntrul ei, căci pe chip îi apăruse o nelinişte, buzele nu-i mai stăteau îmbufnate, ci fremătau roze, domol şi egal, între două gropiţe întunecate. Bucuros de această încredere deşteptată, Bîcikov spuse încet:

— Pe oricine o să întrebi despre mine, orice îţi va spune: şi că trag la măsea, şi cîte şi mai cîte, dar n-o să auzi pe nimeni că-s trîntor sau prost muncitor. Eu zic că atîta vreme cît omul nu s-a răcit de muncă, nu e tîrziu să fie îndreptat pe drumul cel bun. Dumneata cum crezi? întrebă el cu nădejde.

Femeia nu răspunse. Bîcikov aşteptă o clipă, apoi se întoarse şi cu atenţie o privi drept în faţă. O răsuflare domoală, egală, adîncă, ieşea din mica ei gură întredeschisă şi ochii acoperiţi de pleoape scurte cu gene bălaie, ca acele, păreau că clipesc. Dormea. Aceasta nu-l jigni, ci dimpotrivă îl înduioşă pe Bîcikov ca o nouă dovadă de încredere. Ea nu se temea de el, ci parcă i se încredinţase lui; va să zică cele spuse de el i-au mers la inimă. Şi acest încrezător şi neajutorat somn îi apărea ca un răspuns tăcut la întrebarea pe care nu i-o pusese de-a dreptul. Şi atunci, din străfundurile fiinţei sale izbucni un cuvînt gingaş, fierbinte, pîrjolitor, dătător de nădejdi, sacru.

— Nevastă! rosti el doar cu buzele. — Nevastă!

O lacrimă solitară îi arse obrazul. Se fîstîci, izbucni în rîs şi-şi şterse obrazul de umăr.

Un fel de măzăriche începu să izbească mărunt în parbriz; maşina intrase într-o zonă de ploaie. Asta se întîmplă adesea în acest anotimp — să treci în aceeaşi zi din iarnă în toamnă şi din toamnă în iarnă. Vreji de ploaie, goniţi de vînt, zburau spre camion ca nişte negre şi scurte săgeţi. Capota se acoperi cu fîntîni minuscule. Vîntul se porni să şuiere sub tinicheaua aripilor şi în căldura iradiată de motor se strecurau ace de frig pătrunzător. Bîcikov îşi scoase scurta şi, cu grijă, străduindu-se să n-o atingă, înveli picioarele femeii.

Vîntul umed răzbea prin toate crăpăturile maşinei, dar goana fierbinte şi iute a sîngelui îl apăra pe Bîcikov de frig. Asculta respiraţia uşoară a celei adormite şi în el cînta sentimentul călătorului care, după lungi pribegii, s-a înapoiat în sfîrşit acasă. Şi asemenea drumeţului întors din depărtări, nu se mai sătura să pălăvrăgească. Chiar dacă nu ajungea la urechea femeii sunetul glasului său, ea îl va desluşi negreşit cu acel auz lăuntric.

Şi Bîcikov vorbea şi vorbea — despre trecut, despre prezent, despre viitor, despre cît tînjeşte după un om apropiat, despre faptul că această întîlnire înseamnă salvarea lui.

Deodată, Bîcikov amuţi şi îşi apropie capul de geam. Prin ploaia amestecată cu zăpadă, zări pe şosea silueta întunecată a unui bărbat. Apăsă cu degetul pe claxon şi imediat şi-l trase înapoi, temîndu-se ca nu cumva zgomotul strident să-i trezească tovarăşa de drum. Bărbatul de pe şosea făcea semne stîngace cu mîinile şi striga ceva. Bîcikov semnaliză cu farurile să se dea la o parte şi cînd omul sări îndărăt, trecu ca fulgerul pe lîngă el, fără să micşoreze viteza. « Locul e ocupat, dragă tovarăşe », spuse el cu voce tare de parcă omul l-ar fi putut auzi.

Sectorul patru răsări în faţa lui şi pe coastă ca o ghirlandă de lumini electrice. Se întindea pe creasta dealului, dincolo de rîu. Bîcikov intră în goană pe gheaţă şi simţi sub roţile maşini o moliciune bizară, elastică şi mobilă. Acolo de unde venea, rîurile erau solid încătuşate de ghiaţă şi pe ele se formaseră drumuri de zăpadă, carosabile. Aici însă era dracu' ştie ce — un fel de plămadă vîscoasă. Dar lui Bîcikov îi rămînea o singură ieşire: să gonească înainte. O singură clipă de oprire şi era pierdut pe vecie, nici un fel de forţă nu-l mai putea salva. Cu atît mai mult, cu cît de la rîu pînă în vîrful dealului unde se afla sectorul patru, ducea un drum abrupt, şi maşina avea nevoie de viteză.

Razele farurilor dezvăluiră din vreme primejdia: ele se proptiră în panta abruptă şi se răspîndiră pe lutul umed, cărnos, care fusese pesemne toată ziua spălat şi murat de ploi. De fapt, nici nu exista un drum, ploaia

îl nimicise. Era o fîşie roşcată, brăzdată de gropi mari, pline de apă, între şanţuri adînci prin care alergau şuvoaie. Hotărîrea fu luată într-o clipă . . . Bîcikov schimbă viteza, sufocîndu-se, luă asupra sa greoaia inerţie a încărcăturii şi, cu trudă, în viteza a doua, începu să urce.

La început părea că totul merge de minune. Camionul tremura, se lăsa pe-o parte cît pe-aci să se răstoarne, intra cu botul în sol, dezgropa noroi şi apă tulbure, dar biruia cu îndărătnicie panta. Pe urmă, Bîcikov simţi că se întîmplă ceva în spate, că maşina e trasă încet şi sigur într-o parte şi-n jos. Nu era vorba că roţile din spate derapau, dar însuşi drumul aluneca, trăgînd după el camionul.

El fugea de sub roţi, împingîndu-le în şanţ, camionul mergea înclinat, ca un cîine de pe-o uliţă sătească. Iar Bîcikov putea să se împotrivească la toate astea numai printr-o înaintare egală, cumpătată şi neclintită. Nu cuteza nici să apese pe accelerator, nici să schimbe viteza — ar fi însemnat pieirea. Nu se putea opri, ar fi fost tras cu siguranţă înapoi. Putea birui drumul numai printr-o stăpînire de sine şi-o răbdare de fier, printr-o sforţare egală şi statornică, şi acest drum era afurisit de greu, pentru că fiecare muşchi, fiecare nerv cereau explozii, gesturi bruşte, lovituri de luptător. «Nu se poate!» îşi spuse el cu hotărîre, apăsînd egal şi slab cu vîrful cizmei pe pedala acceleratorului şi învîrtind uşurel volanul în direcţia în care derapa maşina. Piciorul aşezat pe pedală părea că amorţeşte, pulpa îi era cuprinsă de-un tremur dureros, dar el nu se lăsă pradă acestei dureri înşelătoare. Piciorul se răzbuna pentru că nu i se îngăduia să-şi scurgă toată puterea în accelerator, să slăbozească forţa motorului, acum nefolositoare, păguboasă . . .

În timpul acesta, femeia dormea, cuibărită în colţul cabinei. Ea i se încredinţase cu totul şi mai bine ar fi murit decît să-i înşele încrederea. În faţă, Bîcikov vedea o fîşie de iarbă brun-cenuşie din anul trecut ; dacă va izbuti să ajungă la ea, roţile se vor afla pe teren solid. Atunci mai e nevoie numai de-o ultimă, viguroasă zmucitură, şi maşina va învinge urcusul.

Palmele umede îi alunecau pe roata volanului, o sudoare usturătoare îi ardea ochii prelingîndu-se pe pomeţi. Picături calde îi curgeau pe obraji, umplîndu-i cu sare gura uscată. Rigola cu apă de ploaie gîlgîitoare era la cîţiva metri cînd Bîcikov simţi că roţile s-au prins de pămînt. Apăsă pe accelerator, slobozind toată energia amorţită în picior. Camionul se cutremură, tresări, şi pur şi simplu se zvîrli pe coama dealului. În faţă, chiar pînă-n sat se deschidea un drum brăzdat de încreţituri groase şi de băltoace, dar în sfîrşit un drum sigur.

Bîcikov îşi şterse faţa cu poalele cămăşii, şi-şi linse buzele sărate. Fiecare nerv, fiecare muşchi îi erau prinse într-o durere surdă, prelungită, de parcă ar fi cărat în spate camionul cu întreaga lui greutate.

Se uită la însoţitoarea lui. Dormea somn dulce, fără să ştie de încleştata lui bătălie cu drumul. Şi aşa şi trebuie să fie: el să-i păzească liniştea şi somnul, toate greutăţile care se pot abate în calea unui om le va lua asupra lui, căci spinarea îi e zdravănă, va duce orice povară, va birui orice munte, numai ea să fie alături.

Cătunul nu dormea încă, în multe case şi barăci ardea lumina. Ardea şi deasupra porţii de intrare, şi în marile ferestre ale magazinului în faţa căruia Bîcikov opri camionul. Femeia nu se trezise cînd maşina îşi ducea chinuitoarea ei luptă cu drumul, dar acum, liniştea neaşteptată o zmulse într-o clipă din somn. Se scutură ca de friguri, îşi plimbă dosul palmelor peste ochi, căscă şi începu să-şi caute sacoşele. Mîna ei dădu de scurta lui Bîcikov, şi o aşeză pe spătar. Găsindu-şi sacoşele, le împinse la marginea cabinei, deschise cu neîndemînare apăsînd cu amîndouă mîinile portiera şi sări pe pămînt. Apoi îşi scoase sacoşele. Aplecat peste spătar, Bîcikov urmărea, surîzînd, mişcările ei puţin buimace, dar ferme şi hotărîte.

— Şi ce-o să se întîmple acum cu noi? întrebă el cu o duioşie în care se simţea aşteptarea.

Femeia îi întinse ceva şi Bîcikov vru să ia acest ceva din pumnul ei micuţ, şi chiar îi atinse degetele cînd, deodată, înţelese că sînt bani. Ca fript îşi trase mîna şi două bancnote mototolite de cîte o rublă căzură în noroi.

— Dumneata . . . ce . . . ce? se bîlbîi el speriat.

Femeia se aplecă şi culese banii.

— N-ai pic de conştiinţă! spuse ea cu răutate şi începu să scotocească în geantă. — Pînă la Vîselki se iau zece ruble.

— Da' cum poţi?! strigă cu tristeţe Bîcikov. — Îndrăzneşti să-mi faci mie asta?!

Femeia găsi bancnota căutată şi i-o întinse lui Bîcikov.

— Treisprezece, mai mult nu dau.

— Aşteaptă . . .! Bîcikov simţi cum rînjetul i se preschimbă într-un surîs jalnic, sinistru, şui. — N-ai auzit ce ţi-am spus?

— Dac'ar fi să-i auz pe toţi, nu mi-ar mai ajunge urechile. Iei sau nu banii?

— Cum poţi să faci asta? ţipă cu disperare Bîcikov şi, de neputinţă, începu să înjure.

— Destul cu huluganismul c-aici nu eşti pe şosea. Acuş' te dau pe mîna miliţiei . . .

Bîcikov se uită la faţa ei mică, răutăcioasă, impasibilă pînă şi în mînie, la faţa ei cu trăsături mărunte, la această faţă de femeie mediocră şi înţelese că n-are pe cine învinovăţi în afară de el însuşi. Tot ce crezuse

despre această femeie existase doar în închipuirea lui, căci ei puţin îi păsa de el. Se prefăcuse că ascultă ca s-o lase în pace şi s-o ducă mai departe, şi după ce se lămurise că n-are de ce să se teamă, adormise liniştită.

— Nu « huluganism », o îngînă el, cu dispreţ şi durere. Învaţă să vorbeşti, ţoapo !

Băgă cu violenţă maşina în viteză şi porni cu o asemenea zmucitură că noroiul ţîşnit de sub roţi împroşcă strălucitoarele ghete negre ale femeii.

La baza sectorului patru nu se afla nimeni în afară de paznicul care dormita în cojocul său gros. Bîcikov tăbărî pe bătrîn. De ce naiba au cerut transformatorul dacă nici măcar n-are cine să-l primească? Nemernici şi birocraţii! Puţin le pasă că un om îşi riscă pielea ca să le aducă încărcătura ! Paznicul buimăcit se năpusti la telefon şi Bîcikov se urcă iar în cabină. Tremura din creştet pînă-n tălpi. Îşi încheie scurta, îşi trase picioarele spre stomac căutînd căldură în propriul lui trup. Dar nimic nu-l ajuta, frisonul mărunt, antipatic, îl cutremura pînă-n vîrful degetelor.

Pe urmă, însă, au venit fuga nişte oameni, mulţi oameni, printre ei şeful sectorului, un inginer în vîrstă, cărunt. Îl scoaseră cu forţa pe Bîcikov din cabină, îi strînseră mîna, îl bătură pe spate, îl îmbrăţişară, iar şeful de sector voia să-l şi sărute, dar Bîcikov se trase îndărăt, şi şeful îl împunse cu mustăţile lui reci şi aspre undeva pe sub falcă şi toţi spuneau că Bîcikov e un erou, şi aşa şi pe dincolo. Pare-se că trimiseseră în calea lui pe un om de-al lor să-l prevină pe şofer că nu poate trece cu maşina. El însă, ce curajos a fost, nici nu l-a băgat în seamă şi a trecut totuşi, ce mai încoa' şi-n colo — a salvat sectorul patru ! Bîcikov îşi aminti de omul care făcea semne pe şosea şi căruia el, cotropit de noua lui fericire, pur şi simplu nu-i dăduse atenţie.

— L-am adus şi gata ! spuse el cu grosolănie. Descărcaţi mai repede, sînt obosit . . .

Şeful sectorului vru să-l convingă să se ducă să se odihnească. Căminul e la doi paşi, lîngă bază, iar camionul îl va conduce şoferul de serviciu. Bîcikov însă nici nu-l asculta: nu de somn şi de odihnă îi ardea lui acum.

Cînd se sfîrşi descărcatul, urcă în cabină, şi se îndreptă cu maşina spre poartă. La capătul uliţei lungi şi acum întunecate — era tîrziu, sclipea la fel de luminoasă ca şi înainte firma de deasupra bufetului. Bîcikov îşi închipui cum va pătrunde în zăpuşeala fierbinte, îmbibată de mirosul înţepător de bere, cum va da pe gît vodca din paharul şlefuit cu reflexe verzui pe margini, cum i se va răspîndi prin vine ca apoi să-l izbească

în cap ca un narcotic amețitor, dizolvînd amintirea vie și suferința în dulcea tristețe a beției, cum va țîșni din această tristețe cîntecul Batistei albastre și cum atunci, se va pierde cu desăvîrșire . . .

O mireasmă suavă, gingașe, abia perceptibilă stăruia în cabină. În ea nu mai rămăsese nimic din mirosul de apă de colonie ieftină, de pudră și blană jilavă și tocmai de aceea deșteptă în Bîcikov nu amintirea proaspetei sale tovarășe de drum, ci a alteia, încă neîntîlnite de el. Astăzi, greșise într-un fel prostesc și jalnic. Dar ce să-i faci? . . . În schimb, a aflat că ea există. Există în el, contopită cu făptura lui, numai să n-o piardă în sine și, atunci, ea se va ivi aevea, pe un drum de zi sau de noapte, se va ivi pentru totdeauna. Oftă ușor și adînc și-și molcomi chinuitorul tremur.

Uriașul camion ce mergea hotărît spre țelul său frînă deodată și frînele sîsîiră, întoarse brusc, dădu îndărăt și, împlîntîndu-și toată lumina farurilor în fereastra luminată a bufetului, luă viteză și porni înapoi.

În românește de MADELEINE FORTUNESCU

DESTIN

Urbanski nu cunoştea îngrădiri.

Ce înseamnă o familie de oameni? Braţul prietenului pe care-l simţi mergînd alături în zile de soare, în zile grele, urcînd la munte. . . Dacă priveşti înapoi e doar pentru a merge mai sigur înainte.

— Jenka, Jenka, ce ţi-a venit să te aşezi în automobilul acela? Ştiu, n-ai putut să nu mergi. Ştiu că nu-ţi place să laşi pe alţii să facă în locul tău ceva. Ştiu că nu cunoşti hotare în năzuinţa ta de-a crea. Mereu spuneai: «Fac singur, fac singur.» Da, un om puternic ca tine cu greu putea înţelege că pentru fiinţa omenească există hotare. Şi iată automobilul zace într-o rînă, pe cînd tu. . .

Evgheni Urbanski era bun ca pîinea caldă şi simplu ca pămîntul. Îmi amintesc că în timp ce se turna filmul Scrisoare neexpediată, *el a crescut doi pui de vultur care după ce-au învăţat să zboare se întorceau mereu, îl căutau, se aşezau pe umerii lui. Iar după ce el şi-a terminat misiunea în film şi a plecat, vulturii continuau să mai vină, dar toate străduinţele noastre de a-l înlocui pe Urbanski au rămas fără de succes. Vulturii îl căutau pe el, de el aveau nevoie şi, negăsindu-l, plecau.*

Nu cunosc un alt actor care să poată sta alături de Urbanski în ce priveşte forţa de convingere socială şi puterea de exprimare a conştiinţei cetăţeneşti. Mulţi ani rolul lui Gubanov jucat de el în filmul Comuniştii *va rămîne pentru mine o pildă de conştiinţă şi înflăcărare a omului de partid, iar Astakov din* Cer senin *o întrupare a fermităţii şi credinţei în sine. Talentul viguros al lui Urbanski era un talent care ştia să convingă.*

În timpul uneia dintre filmări, el m-a întrebat o dată: — Îţi place Maiakovski?

I-am răspuns fără prea multă convingere: — Nu prea. . .

Păru a nu înţelege: — Cum ai spus?

Eu continuam să stau întins în cuşeta mea din vagonul de cale ferată în timp ce el rostogolea asupra mea un torent de rime, de idei, de pasiuni. Uimit, încercai să mă ridic, în timp ce el continua pe acelaşi ton de parcă ar fi recitat:

Stai culcat ignorantule/Am să ucid mai întîi/Iar apoi ai să te scoli/Iluminat/ Ruşinîndu-te de/Ignoranţa ta. . .

Astăzi, înţeleg foarte bine origina acestei dragoste atotcuprinzătoare pe care acest mare artist o purta unui alt mare om de artă. Astăzi, nu mă mai uimeşte faptul că Urbanski cunoştea perfect opera lui Maiakovski, pentru că astăzi e limpede pentru mine cît de apropiate erau firile acestor doi oameni şi ce mare păcat este că n-am ştiut să păstrăm în viaţă cîndva pe unul şi astăzi pe celălalt. De asemenea am înţeles că atît timp cît trăiesc cei care l-au cunoscut oricît de puţin pe Urbanski, el va rămîne viu alături de ei. Şi n-are nici un fel de importanţă dacă şcoala din îndepărtatul orăşel nordic unde a învăţat îi va purta sau nu numele (problema e încă în discuţie). De altfel, nu e nici o grabă în rezolvarea ei. Pentru mine unul, această şcoală, şcoala dragă a lui Jenka, îi poartă de mult numele. Iar lui, cît a fost în viaţă, puţin i-a păsat de bronzul statuilor, de marmura lunecoasă. . . Eşti cu mine, mergem împreună pe acelaşi drum. Voi încerca să ridic din nou automobilul acela care te-a strivit şi să merg pe drumul năzuinţelor tale. Dar din cînd în cînd voi simţi cum mi se strînge inima văzînd că locul de alături este gol.

INOKENTI SMOKTUNOVSKI

IURI NAGHIBIN

Directorul

fragment de scenariu

Eroii acestui film sînt rod al imaginației, și nu trebuie identificați cu prototipuri luate din viață. Nu veți întîlni nici istoricul real al uzinei de automobile din Moscova, nici biografia reală a constructorilor ei. Dar chipurile minunaților oameni ai muncii, creatori ai automobilisticei sovietice i-au inspirat pe autorii acestui film.[1]

AUTORUL

. . . Startul cursei automobilistice. O agitație plină de emoții, cuvinte de rămas bun, strîngeri de mînă, sărutări. Un operator cinematografic se strecoară cu o cameră portativă, fotografii își fac meseria, ca și ziariștii care îl asediază pe Zvorîkin, dar mai ales pe șoferii automobiliști străini; italieni bruni, cu fața smeadă, francezi cu berete, englezi cu căști coloniale, americani înalți cu pălării «Statson».

Un muncitor bătrîn se apropie de Zvorîkin.

— Să nu ne faci de rușine, Alioșa !

Se îmbrățișează.

— Salut ! se aude un glas.

Zvorîkin întoarce capul.

— Knîș?. . . Cu ce ocazie?

— Am fost numit pe post de adjunct al tău, sau cum se spune în armată, comisar.

— Cum? strigă Zvorîkin. — Avem doar un secretar de organizație pe coloană !

— Unul nu-l exclude pe celălalt, spuse Knîș. Trebuie să rabzi, n-ai încotro, sînt numit de sus. . .

[1] Acțiunea scenariului se petrece la sfîrșitul primului deceniu după Revoluția din Octombrie.

— Nu mai înţeleg nimic ! Doar ai fost zburat?

— Ce-a fost, a trecut, spuse amabil Knîş. Dar ştii cum se spune în Orient: un pumnal bun nu rugineşte nici în plăsele. Şi-au amintit de bătrîna, dar credincioasa lor armă !

— Ce mai minunăţie ! asta-i tot ce găsi Zvorîkin să răspundă.

— Să n-o iei drept un semn de neîncredere faţă de tine, îl lămuri plin de bunăvoinţă Knîş. — E nevoie, pentru că la cursă participă mulţi străini, iar drumul trece aproape de graniţă.

— Bine, spuse Zvorîkin. — O să ne punem pe treabă.

... Prima încercare serioasă îi aşteaptă pe drumeţi în regiunea Volgăi. Un fulger a distrus podul de peste un rîu puţin adînc, dar rapid. Un localnic le arată unde se găseşte vadul. Una după alta, maşinile au străbătut fundul plin de pietriş al rîului, ridicînd jerbe de picături şi cucerind cu un zgomot infernal malul abrupt.

Un camion sovietic, pierzînd probabil vadul, se înclină într-o parte, şi începe să se cufunde rapid în apă. Şoferul, pierzîndu-şi capul, încearcă zadarnic să facă manevre, zadarnic încearcă să zmulgă camionul din rîu; se cufundă tot mai mult.

Ceilalţi încearcă să-l tragă cu un otgon, dar acesta nu-i destul de lung şi camionul e aproape acoperit de apă, supt de fundul mîlos. Ba mai mult, uşa de la cabină s-a blocat. Şoferul e închis în camionul sortit pieirii.

Zvorîkin şi doi băieţi sovietici se aruncară în apă şi, cu eforturi disperate, reuşesc să-l scoată pe şofer, care între timp înghiţise apa tulbure a rîului.

Cînd victima a fost scoasă la mal, se apropie Knîş.

— Suflă !

Flăcăul suflă adînc.

— E clar. Eşti beat ca un porc ! O să te dau pe mîna procuraturii.

— Dom'le şef... vreau să zic tovarăşe comisar, am tras doar o halbă de bere dimineaţa... întrebaţi-i pe băieţi !

— Varaksin, spuse cu o voce seacă Knîş, pentru ce ai stat la pîrnaie?

— De unde aţi mai scos-o şi pe asta? Cine a stat?

— Nu te mai preface ! Mi-ai spus « dom'le şef ». Pentru ce ai fost condamnat? Băutură, furt, jaf?

— Păcatele tinereţii... Eram nesocotit... lăsă Varaksin capul în jos.

— Acum eşti bătrîn şi socotit, poate? Bine, pînă la terminarea cursei eşti sub stare de arest la domiciliu, apoi o să vedem ce-i de făcut, hotărî Knîş. — Du-te la maşină !

Coloana de camioane înaintează. Acum însă numără un vehicol mai puţin. Lipseşte un camion sovietic.

... Căldura arzătoare, praful nisipos atotpătrunzător, setea chinuitoare şi-au pus amprenta pe feţele participanţilor la cursă; obrajii sînt arşi de soare, gîtul poartă semne de arsuri, pe nas sînt lipite hîrtiuţe, părul e ars, uscat.

Maşinile se opresc la marginea barhanului şi oamenii fug spre fîntînă cu găleţi şi bidoane.

În faţa ochilor lor se înfăţişează însă un lac secat, acoperit cu nisip. În toate limbile răsună exclamaţii de deziluzie, iar în limba rusă, înjurături.

Zvorîkin, după ce s-a sfătuit cu Knîş, dă ordine să se împartă tuturor participanţilor cîte o jumătate de ploscă de apă potabilă.

... La intrarea în cortul său, Zvorîkin îşi săpuneşte părul cu satisfacţie.

Se apropie inginerul Rubincik.

— Vă anunţ scorul, spune el vesel: trei-doi, dar încă nu pentru noi.

— Dar ce s-a întîmplat? întrebă Knîş, ieşind din cort.

— A renunţat echipa italiană. Băieţii noştri l-au lămurit cum e cu pustiul, cu fauna ei, cu şerpii, scorpionii şi alte mici vietăţi. . . Benito şi-a dat seama că toate aceste condiţii obiective n-au fost prevăzute în contractul cu « Fiat » şi că poate să se întoarcă fără prejudicii în sînul civilizaţiei.

Knîş zîmbeşte dispreţuitor şi aruncă mucul de ţigară cu un gest precis.

— Tu i-ai pus pe băieţi? întreabă Zvorîkin.

— Lasă-te ! Eu nu pescuiesc în apă tulbure. Dar să fiu sincer: n-o să plîng.

— Eşti un om straniu, Knîş.

— Ba tu eşti straniu. Pentru tine cursa e totul. Dar pe de altă parte, faci parcă totul ca s-o pierzi. Apa o dai străinilor, piesele de schimb — străinilor. Totul e în primul rînd pentru străini. Ce naiba urmăreşti?

— Vreau un joc cinstit. Nu că aş vrea să fac pe grozavul, dar consider că trebuie să ştim cîte parale face camionul nostru, în comparaţie cu cele mai bune mărci străine. Avem dreptul să-l punem pe bandă rulantă, sau să cer perfecţionări.

— Atunci trebuia organizată o cursă de experimentare, pe cînd tu personal ai transformat-o în cursă de viteză. Acum nu ne mai aflăm în faţa unei situaţii tehnice, ci politice. Ţara întreagă aşteaptă, fireşte, să învingem noi. Înţelegi şi tu, în joc e prestigiul patriei.

— Nu căuta să mă sperii cu cuvinte mari, Knîş. Noi avem încredere în maşina noastră.

— Şi totuşi sîntem de abia la începutul pustiului, şi noi am şi pierdut trei din maşini, faţă de două ale lor. Ai un ţel mare Alexei, şi nu are rost să faci poezie.

— Ţelurile mari trebuie atinse cu mijloace cinstite. Aşa am făcut şi aşa vom face şi în viitor, Knîş.

E noapte. Sub stelele mari, albe, se întinde tabăra camioanelor.

În jurul unui foc s-au strîns oamenii, se aude un cîntec, sunetele unui banjo.

La marginea barhanului « se odihnesc » maşinile. Trece cu pas măsurat santinela, cu arma la umăr. Se apropie un camion. Santinela se întoarce cu faţa. E Ruzaev. Se observă la el o schimbare în bine: are un aer sănătos, a mai slăbit, ochii îi sînt limpezi şi vii.

Din camion iese Zvorîkin, care strînge mîna vechiului său prieten.

— Nu te plictiseşti?

— Nu. . . Cu gîndurile mele nu mă plictisesc niciodată.

— Şi la ce te gîndeşti?

— La multe. La noi doi, de pildă. — Ruzaev zîmbeşte blînd: — Totuşi prietenia reprezintă o forţă ! Ce bine că m-ai luat aici. Toată murdăria din mine s-a spălat, de parcă a fost luată de un torent. Ştii, Alioşa, o să mă apuc de învăţătură !

— Serios?

Zvorîkin este emoţionat de această declaraţie a lui Ruzaev, dar nu vrea s-o arate.

— Exact ! Sper că nu mi-am băut toată ţinerea de minte, şi capul meu o să mai fie bun la ceva. Ai să vezi că o să ţi-o iau înainte !. . .

— Dă-i drumul ! Zvorîkin îl împinge pe Ruzaev de umăr, acesta îi răspunde cu un ghiont, ambii rîd fericiţi, ca în anii tinereţii.

— Salutare !

Zvorîkin ia loc în maşină şi pleacă. El vine în întîmpinarea sunetelor de banjo şi a cîntecului plin de dor, în întîmpinarea armonicei şi a melodiei de dans.

Ruzaev priveşte în urma camionului care a dispărut în beznă. Şi el aude sunetele îndepărtate ale muzicii şi ale cîntecului, şi nu observă că dincolo de barhan se înalţă un cap cu cuşmă.

Omul lunecă neauzit spre sentinelă şi cu o lovitură scurtă îi înfige pumnalul pe la spate, drept în inimă. Ruzaev cade.

Basmacul fluieră încetişor şi se aruncă spre maşini. Alţi zece basmaci apar de dincolo de dunele de nisip.

Ruzaev înalţă capul şi învingînd durerea, învingînd moartea, îşi zmulge arma de pe umăr şi trage un foc în aer...

Din depărtare se aud împuşcături de armă, apoi un sunet ce aminteşte de explozia unei grenade.

Zvorîkin ce aţipise în cabină, ridică capul, ascultă şi din nou se lasă pe spate. Dar în depărtare se fac auzite din nou împuşcături şi lui îi dispare orice urmă de somn.

Din toate camioanele sar oamenii.

Knîş se apropie cu paşi repezi de Zvorîkin.

— Auzi? — Un muşchi de pe obrazul lui Knîş tresaltă nervos. Sînt basmacii fără îndoială !

— Ce, tot mai fac pe nebunii? nu-i vine să creadă lui Zvorîkin.

Knîş fluieră atît de expresiv, încît Zvorîkin face o mişcare să se arunce spre maşină.

— Fără prostii, tu eşti comandantul cursei, şi n-ai dreptul să rişti, spune Knîş, cu hotărîre.

— Ai căpiat, mă?

— Tu vei rămîne aici, spune Knîş cu şi mai multă fermitate. — O să ne descurcăm şi fără tine.

De Zvorîkin se apropie lunganul de Joe americanul.

— *What happened?* întreabă el.

Zvorîkin face un gest de lehamite.

Din nou răsună împuşcături în depărtare.

Joe scoate un mormăit semnificativ. Se apropie de maşina sa, îşi ia «Winchester»-ul şi urcă în cabină. Zvorîkin încearcă să-l tragă afară, dar Joe îl dă la o parte cu hotărîre pe comandantul cursei.

Maşina lui Joe se îndreaptă cu viteză spre locul unde se trage, iar în urma lui goneşte şi Zvorîkin.

Goneşte maşina lui Zvorîkin pe solul bătătorit al barhanului.

Goneşte maşina lui Joe.

Ariergarda coloanei a fost atacată. Basmacii au reuşit să străpungă cu gloanţe carcasele a două maşini şi să deterioreze cu o grenadă motorul celui de-al treilea camion, dar n-au fost lăsaţi să se apropie de maşini. Basmacii se ascund după dune la marginea barhanelor, sovieticii trag de după maşini; gloanţele vîjîie prin aer cu un fluierat subţire şi se înfig în corpurile maşinilor.

Se apropie camionul lui Knîş, face o manevră şi mitraliera începe să ţăcăne. În rîndul basmacilor încep să apară primii răniţi, care sînt traşi de pe drum. Un grup de basmaci încearcă să-l înconjoare pe la spate pe Knîş. Întunericul şi barhanele uşurează această manevră. Dar cînd ating vîrful barhanului, la locul de luptă ajung Zvorîkin şi Joe. Din mers trag în basmaci. Joe trage cu atîta înverşunare încît e cît pe-aci să ajungă prizonierul basmacilor, dar Knîş îndreaptă la timp mitraliera într-acolo şi îl salvează pe şoferul american.

Basmacii se retrag în grabă în adîncul nisipurilor.

— O copilărie de neiertat ! se năpusteşte Knîş asupra lui Zvorîkin.

— N-am ştiut că mă iubeşti cu atîta foc! ironizează Zvorîkin.
— Răspund pentru tine în faţa tovarăşului Stalin, spune Knîş cu credinţă.
În clipa aceea Zvorîkin îl vede pe Ruzaev lipsit de suflare.
— Steopa!
Se apropie. Cade în genunchi în faţa prietenului său.
— Mi-ai şi luat-o înainte, Steopa...

...Maşinile înaintează în adîncul pustiului. Arşiţă, o pustietate care geme parcă, de jur împrejur — cerul decolorat. Doar rareori, amintind de existenţa vieţii în lume, apare cîte o tufă de caksaul, lunecă fulgerător un şarpe sau asemenea unei găuri negre în cer, se iveşte corbul pustiului. Uneori, în drumul călătorilor noştri răsar urmele pe jumătate îngropate ale unei caravane de cămile.

Maşinile înaintează cu încăpăţînare, mici gîze de metal, printre nisipurile nemărginite. Sînt conduse de oameni obosiţi, cu ochii roşii, tumefiaţi, cu palmele bătătorite pînă la sînge, cu feţele arse, cu gîtlejurile uscate de sete. Sînt conduse cu acea încăpăţînare ce nu se gîndeşte la eroism, cu care omenirea îşi săvîrşeşte cele mai bune fapte pe pămînt, în ceruri şi pe mări...

Orizontul este acoperit de-o boare întunecată. Nisipul începe să se mişte, de parcă s-ar trezi din somn trupul uriaş al pustiului, de parcă ar începe să respire, să tremure, să se încordeze.

Se întunecă de jur împrejur, se întunecă cerul. Soarele devine o monedă argintie, la care poţi privi fără ochelari de protecţie, razele lui sînt amputate de norul tulbure ce acoperă văzduhul.

Primul val al furtunii de nisip loveşte camioanele drept în faţă. Se lasă întunericul de parcă ar fi o eclipsă de soare. Şoferii aprind farurile, dar lumina lor nu poate străpunge bezna densă nisipoasă.

Şi iată, prin această întunecime se străvede fantomatic şi în acelaşi timp de un realism ucigător cum unul din camioane, cu motorul oprit, se transformă rapid într-o movilă de nisip. Apoi, încă un camion oprit este acoperit de nisip. Aceste maşini îngropate sub nisip par a fi acum nişte dune.

Coloana se opreşte. Oamenii încep să se agite. Din cauza urletului furtunii nu se aud glasuri omeneşti, ci doar în bezna gălbuie apar şi dispar nişte siluete lipsite de apărare. Apoi din întunecimea plină de geamăt se aude glasul răguşit al lui Zvorîkin.:

— Înainte! Înainte! Să nu ne oprim! O să pierim! Înainte!

Se mişcă iar luminile pîcloase ale farurilor, încercînd să străpungă densitatea întunecată ce s-a instaurat în natură.

...Din nou maşinile gonesc prin nisipurile Kara-Kum-ului.
...Cinci maşini...
...Patru maşini...
...Trei maşini...

Şi iată la un loc de popas oprindu-se aceste trei maşini: două sovietice şi un « Ford ». E noapte. Deasupra întunericului trist al pustiului pluteşte o semilună subţiratică. Aproape că nu luminează deloc, doar face să strălucească sărăcăcios piesele cromate ale camioanelor.

Knîş şi Zvorîkin stau în cort. În depărtare urlă melancolic un şacal. Knîş, strîmbîndu-se, se apucă tot timpul de cap.

— Ce s-o fi întîmplat cu Citroënul? se întrebă gînditor Zvorîkin — A pornit la drum în stare bună şi s-a stricat pe nepusă masă...

Knîş se apropie de căldare, ia un căuş de apă, se udă pe cap.

— Băieţii pălăvrăgesc că nu-i treabă curată. . . începe Zvorîkin.

— Cine pălăvrăgeşte? sare în sus Knîş. — Pentru asemenea pălăvrăgeală sînt buni de pus la zid!

— Ce lucru ciudat e şi timpul ăsta, spune gînditor Zvorîkin. — Cu trecerea anilor mi-e tot mai milă. . . adică nu chiar milă, dar înţelegi şi tu. . . Iar în tine e tot mai multă răutate.

— Răutate? se miră sincer Knîş. — Inima mea e înflăcărată de dragoste pentru revoluţie, iar intransigenţa este cealaltă faţă a acestei iubiri.

— E păcat că revoluţia nu te-a învăţat nimic altceva. . . Viaţa trebuie trăită cu bucurie.

Knîş zîmbeşte ironic, trece la căldarea cu apă şi-şi udă capul.

— Da, cu bucurie! repetă Zvorîkin cu convingere. — Noi construim societatea cea mai bună şi cea mai dreaptă de pe pămînt. . .

— Exact! îl întrerupe Knîş — De aceea trebuie să fim ca oţelul! Şi o să se bucure alte generaţii, nu noi.

— Prostii! Nu se face treabă bună cu mutră acră şi cu bănuială permanentă în ochi.

Deodată Knîş geme şi se apucă de cap.

— Ce-i cu tine?

— Un glonte rătăcit de-al basmacilor. . . ca atunci, în nouăsute şaptesprezece... Ţi-aminteşti de vechea legendă rusească? — Knîş se aşează pe pat, strîngîndu-şi capul cu mîinile. — Ilia Muromeţ, Dobrînea Nikitici şi Alioşa Popovici au nimicit o mulţime de duşmani la graniţele patriei, dar în locul fiecărui necredincios omorît apăreau alţi doi. Ei îi tăiau şi pe aceia, dar duşmanii din nou apăreau de două ori mai mulţi. Înţelegi? Aşa e şi la noi. Pretutindeni dai de duşmani, nu poţi avea încredere în nimeni. . .

— Aiurezi, Knîş? Ţi-e rău?

— A-a! Ce?. . . Knîş îşi revine şi ridică capul. — Cine aiurează?

— Tu. . . Zvorîkin îl priveşte ţintă pe Knîş. Dacă vorbele tale sînt doar aiureală. . . — şi iese din cort. — Pe lîngă Zvorîkin trece în fugă o siluetă întunecată.

. . . Un om se apleacă asupra «Fordului», deschide capota cu un zgomot surd şi deodată cineva sare asupra lui pe la spate.

Omul se zmulge şi-l loveşte pe adversar orbeşte în faţă. O lovitură de răspuns îl aruncă spre maşină. Se loveşte cu capul de radiator şi pentru o clipă îşi pierde cunoştiinţa, dar cînd adversarul s-a aplecat asupra lui, îl loveşte cu piciorul în burtă şi sare în sus.

Apoi cei doi se bat în întuneric, camionul acoperă lumina slabă a lunii, se aude doar un tropăit greu, răsuflare gîfîitoare şi zgomotul surd, asemenea celui dintr-o măcelărie, al loviturilor. Apoi — un geamăt scurt, un horcăit şi unul din cei doi cade rostogolindu-se dincolo de limitele umbrei.

Cel învins deschide ochii, se ridică, îşi suflă sîngele din nas şi îl priveşte pe adversarul său ce şade pe marginea camionului. Îi vede cămaşa ferfeniţă, o dîră de sînge închegat pe bărbie, apoi faţa puternică şi cu trăsături aspre a lui Zvorîkin.

— Alexei Petrovici! spuse el cu groază.

— Te-a pus Knîş? întrebă Zvorîkin.

— Nu. . . lăsă capul în jos, Varaksin. Eu singur. . .

— Minţi!

— Ce să mai mint acum?!. . . Ce, dumneavoastră nu vedeţi ce ghimpe are?

— Nu te mai obosi, Varaksin.

— Zău!... Are un ghimpe grozav că vom fi întrecuţi. Atunci m-am gîndit să-i fac un serviciu.

— Ce-ţi trebuie?

— Mi-era teamă că de la arestul la domiciliu o să mă trimită drept la pîrnaie. Ceea ce altuia i s-ar fi iertat, mie — niciodată! Sînt doar eliberat înainte de termen. El e trecut prin foc şi apă — am simţit-o de la început.

— Bine, să mergem.

— Ce-o să fie cu mine?

— Nu te teme, Varaskin, cu mine n-o să te prăpădeşti...

— ... E dimineaţă. Maşinile sînt pregătite pentru drum. Şoferii toarnă apă şi ulei, lovesc roţile cu călcîiul. Apare Zvorîkin.

— Joe! îl strigă el pe şoferul americam. — Vrei un pariu?

Knîş trage cu urechea la discuţia lor.

— Pariu — O.K.! cade de acord lunganul Joe.

— Ceasul meu contra unei sticle de «White Horse», că eu voi ajunge primul la finiş.

— O... Nu, nu, nu, eu! şi se loveşte cu degetul în piept.

Knîş, uimit şi nemulţumit, ridică din sprîncene.

— Pe cai! comandă Zvorîkin. — O clipă, tovarăşe Knîş, îl opreşte el pe comisar, care se îndreaptă şi el spre maşină. Dumneata vei rămîne aici pînă sosesc ceilalţi participanţi, ca să ajungeţi la finiş cu întregul grup.

— N-o să-ţi meargă, spuse Knîş încet, dar aspru.

— Ba da! răspunse Zvorîkin tot atît de aspru, şi scăzînd glasul, adăugă: Acum e etapa hotărîtoare şi tu ai o influenţă mult prea proastă asupra celor ce te înconjoară, şi asupra mea personal.

— Ce înseamnă asta?

— Am înţeles prin ce e înspăimîntătoare cruzimea: dacă nu ucide direct, oricum descompune sufletul oamenilor. Apoi adăugă cu voce tare: Cei de la cinematografie, urcaţi în maşina mea. Mecanic, îl iau pe Varaksin.

Încercînd să ocolească privirea comisarului, Varaksin urcă în camionul lui Zvorîkin. Acesta stă la volan şi scoţînd capul pe fereastră, strigă:

— Joe, totul e în regulă?

— O.K.! se aude răspunsul.

Motoarele încep să vîjîie. Knîş cuprins de gînduri grele, priveşte cum pornesc camioanele şi ridicînd praf, încep să gonească înainte.

... Gonesc cele două camioane, mai întîi peste saline, apoi pe un drum ce taie nisipurile, apoi pe o şosea pietruită. Se schimbă peisajul, se schimbă şi aspectul pustiului. Tot mai des apar pîlcuri de salcîmi, din loc în loc sînt chiar lunci cu iarbă uscată pe care pasc nişte oi. Aproape de roţi apar cîrtiţe, în cer se înalţă ciocîrlii.

Vedem ba faţa lui Joe şi degetele lui înţepenite pe volan, ba faţa şi mîinile lui Zvorîkin.

Vedem această ciudată cursă prin pustiu, de la înălţimea ciocîrliei ce pluteşte în înaltul cerului, ba cu ochişorul circumspect al unui arici, care pentru o clipă apare din spatele unui barhan, ba de pe mica înălţime a unui ţap, care se uită holbat de uimire la uriaşele şi nemaivăzutele lighioane — aşa cum îi apar lui probabil camioanele — cu ochii săi răutăcioşi şi bătrîni. Şi corespunzător cu aceasta se schimbă pentru noi şi viteza camioanelor: mică, privite de sus, mare privită dintr-o parte — uluitoare, privită de jos, aproape de sub roţi. Şi în

aceasta stă sensul obiectiv al vizitei, totdeauna relativ, căci pentru noi maşinile din anii aceia sînt nişte melci, iar pe atunci ele păreau a fi adevărate fulgere.

Această cursă durează foarte mult, soarele se ridică la zenit, nimicind umbrele şi aşa destul de sărace; soarele nemilos, atotpătrunzător, orbitor, face insuportabilă, pentru şoferi, încordarea cursei.

Pariul a fost pus aproape în glumă, în orice caz pentru american, dar acum fiecare suferă şi se simte prost, iar consecvenţa şi falsa bunădispoziţie a adversarului înfurie, turbează, transformă pariul în soartă, în destin.

Sudoarea curge gîrlă pe faţa şoferilor, arde ochii, lasă urme de soare pe gulerul cămăşii, pe sub braţe, pe spate, pe piept. Apa călduţă din bidon nu este în stare să stingă arşiţa lăuntrică. De abia se întredeschid buzele arse.

Straniu apare obrazul lui Varaksin, cu expresia lui de renunţare, de pe « altă lume », lipită parcă de capul ce se bălăbăne, neputincios pe speteaza scaunului.

Cît timp permitea drumul, sau mai precis, absenţa lui, camioanele o luau înainte ba unul, ba altul, iar cînd începu şoseaua pietruită, în frunte o porni Fordul. Zvorîkin i se alipi nelăsînd să crească nici un pic distanţa.

La început, Joe se întorcea deseori, pentru a aprecia din ochi distanţa ce-l despărţea de adversar, dar dîndu-şi seama că acesta nu se lasă, începu să privească drept înainte, la argintiul sclipitor al drumului, la pietrişul de-un alb orbitor. I se întîmpla ceva ciudat; i se părea că drumul ba se luminează orbitor şi nefiresc, ba se întunecă acoperit ca de-o rază neagră; cînd negreala se destrăma, nişte stranii clădiri colţuroase se topeau în văzduh şi lumea se cufunda din nou în albul nemaiîntîlnit.

Pe neaşteptate, Joe scoase un geamăt şi se prăvăli pe spetează. Dar pe punctul de a-şi pierde cunoştinţa, el puse frîna cu un reflex profesional. Mecanicul lui apucă volanul, reduse viteza şi maşina, făcînd un salt brusc într-o parte, se opri sec.

Zvorîkin îi dădu lui Joe să miroase o sticluţă cu amoniac, îi turnă printre dinţii încleştaţi cîteva picături de whisky din bidon, apoi îi puse o cîrpă udă pe ceafă, pe frunte şi piept. Joe deschise ochii.

— Soare. . . şoc. . . caput !. . . mormăi el.

— Mecanicul dumitale poate să conducă maşina?

— Mecanic este « haraşo », *very good*, ca şofer — boarfă. Joe pronunţă cu satisfacţie dificilul cuvînt rusesc. — Pariul l-ai cîştigat.

— Nu, spuse Zvorîkin, pariul îl cîştigă maşinile, nu oamenii.

Se îndreptă cu paşi repezi spre camionul său.

— Ai să iei tu volanul Fordului, îi spuse el lui Varaksin. Dacă mă întreci, dacă ajungi primul la start, ai să poţi să te duci unde vezi cu ochii — pe cuvîntul meu de comunist.

Obrazul lui Varaksin se trezi parcă, încetă să mai fie o simplă imagine lipită pe capul lui rotund, tuns scurt; el începu să exprime rînd pe rînd speranţa, bucuria, îndoiala, bănuiala şi apoi iar speranţa.

— Pe cuvîntul meu de comunist ! repetă Zvorîkin.

Varaksin sări din maşină.

— El o să conducă, spuse Zvorîkin lui Joe — el nu este « boarfă ».

Mecanicul lui Joe se aşeză în maşina lui Zvorîkin şi începu ultima etapă a cursei.

Joe avusese o atitutine bună, sportivă, dar el voia pur şi simplu să cîştige pariul, în vreme ce Varaksin trebuia să-şi cîştige libertatea, şi el stoarce din camion mai mult decît Joe.

Libertate sau închisoare... Şi Varaskin înclinînd camionul îl depăşeşte pe Zvorîkin.
Libertate sau închisoare... Şi el se strecoară între un car şi o motocicletă.
Libertate sau închisoare... Şi el coboară în viteză o pantă, uitînd de frîne.
Libertate sau închisoare... Şi el coteşte atît de brusc, încît camionul deabia că nu sare de pe şosea.

— O.K.! O.K.-! şopteşte Joe cu uimire şi pasiune.

Dar nici Zvorîkin nu se gîndeşte să renunţe. El trăieşte doar clipa la care a visat toată viaţa sa: să se întreacă la egalitate cu cea mai bună maşină americană; clipa care va hotărî viitorul construcţiei automobilistice sovietice — se va dezvolta furtunos sau se va tîrî în coada celorlalte ramuri industriale.

Dar deasupra tuturor acestor argumente înălţătoare sau interesate ale celor doi bărbaţi care strîng volanul este dăruirea de sine. Acum, întrecerea se face ruseşte, şi aceasta o simte oarecum şi Joe, admirativ şi niţeluş dezorientat. Varaksin nu se mai gîndeşte că premiul lui e libertatea, el se lasă cuprins de lupta bărbătească. Zvorîkin a uitat de ţelurile măreţe şi îndepărtate, pentru el contează un singur lucru: să învingă.

Şi nici unul din ei nu s-a lăsat învins în această întrecere, a cedat celui de-al treilea, — camionul Ford. În apropierea oraşului el începu să gîfîie, să scîrţîie, şi chiar în cartierul mărginaş, printre micile căsuţe de lut, se cutremură scrîşnind din fiare, şi se opri.

Cu faţa palidă, murdară, desfigurată de disperare, Varaskin sări din cabină şi se năpusti la motor. I-a fost suficient o singură privire.

— S-a dus cu el! — spuse el şi se prăvăli peste camion.

Zvorîkin se apropie cu camionul, îi depăşi şi frînă brusc.

— De-ce te-ai oprit?

— S-a dus totul pe apa sîmbetei, rabla a crăpat, spuse Varaksin, cu obrazul tresăltînd nervos — s-au topit rulmenţii.

— Întinde-o! îi spuse Zvorîkin.

Varaksin îl priveşte uluit.

— Ai făcut tot ce-ai putut. A fost un joc cinstit. Întinde-o, n-o să te caute nimeni.

Începu să hurule motorul greu încercat, şi au rămas în urmă pereţii de lut ai gardurilor, salcîmii prăfuiţi, zidurile fără ferestre ale caselor.

Într-un ultim efort, Zvorîkin stă aplecat asupra volanului. Chipul lui e negru şi palid, acoperit de pete de ulei şi de cenuşa oboselii, dar mai minunat ca oricînd.

...Startul final. Zumzuie mulţimea emoţionată, se clatină cuşmele uriaşe, strălucesc tiubeteicile brodate, iar printre ele, asemenea unor pete albe se străvăd pălăriile de pai şi caschetele.

Şi iată, la capătul străzii, apare un camion prăfuit, zdrobit de drumul înfiorător, cu un val de abur ieşind din motorul supraîncălzit, cu roţile descentrate, dar măreţ cu tot aspectul său modest, învingător a mii de verste îngrozitoare, şi dovedind lumii întregi că automobilul sovietic există!

Camionul acesta remorcînd după sine un alt camion a ajuns la start. S-a deschis uşa cabinei, şi pe asfalt se prăvăli aproape un bărbat slab, negru, înspăimîntător. Zvorîkin respinse oamenii ce se năpustiseră spre el, făcu cîţiva paşi înainte şi sărută camionul ars şi uzat, aripa străpunsă de gloanţe. Pe obrazul lui Zvorîkin curg şiroaie de lacrimi, lăsînd dîre deschise la culoare, se cutremură omoplaţii costelivi, deabia acoperiţi de-o cămaşă decolorată şi ruptă.

El plînge sub ochii a mii de oameni, ai întregului oraş, ai întregii ţări, dar nu se poate stăpîni....

În româneşte de IRINA VRABIE.

Autostopul

Autostopul e vechi de cînd lumea, această lume bătrînă și ostenită; nouă e numai denumirea care-i vine de la versiunea sa sportivă. Făceau autostop cei pe care Alfonso de Aragón, cu vorbele galante ale lui Melchor de Santa Cruz, îi numea bărbați ajunși la înaintata vîrstă a preferințelor înțelepte: lemnul uscat pentru foc, calul bătrîn pentru călărie, vinul vechi pentru băut, prietenul vechi pentru un ceas de petrecere și cartea veche pentru citit. Odinioară, prins din urmă pe drum, se suia în căruța care-i oferea un azil plăcut și o ospitalitate providențială fie bărbatul care se ducea la înmormîntarea tatălui său mort pe neașteptate și care se temea să nu ajungă prea tîrziu; fie femeia bolnavă — de griji și de nenumărate boli — care voia să ajungă cît mai repede la oraș, la doctorul despre care auzise că face minuni; fie fetișcana surîzătoare și fără griji, cu capul plin de iluzii proaspete ca apa de izvor; fie cerșetorul rîios, șchiop și ursuz — și avea și de ce — care cerea de pomană din tîrg în tîrg, din uliță în uliță și din poartă în poartă.

Pe șleaul mare și prăfuit, în urma catîrilor care merg singuri la vale, pășește cărăușul căscînd de urît. Pe marginea drumului, pe o grămadă de pietre, un drumeț trage tacticos din țigară.

— Te urci?

Pe drumeț întrebarea cărăușului nu-l miră de loc și de aceea îi răspunde imediat:

— Pînă unde?

— Nu știu, pînă la primul sat.

— Nu, mulțumesc; merg mai bine pe jos. Eu nu mă opresc la primul sat; nici la ultimul. De fapt, nu merg nicăieri anume. Merg și tot merg, și cînd obosesc, uite, ca acum, mă opresc să aprind o țigară și o fumez în liniște. Uneori mai arunc o privire împrejur.

Cărăușul își ascunde decepția sub răspunsul său scurt:

— Cum ți-e voia.

Obiceiurile se schimbă mereu în bine, după cum ne învață filozofia istoriei. Dar cu schimbările lor ucid instituțiile. Drumeția e o instituție care moare din pricina schimbării obiceiurilor. Știu că trebuie să te adaptezi, că orice jeluire e inutilă, ba chiar ridicolă.

Automobilistul care gonește pe șoseaua largă — și prăfuită — e oprit cu un gest al mîinii de băiețandrul sau de fetișcana de la oraș care-l pîndeau încă de cînd abia se zărea. Gestul băiețandrului sau al fetișcanei e ceva

care, ca și mîneca scurtă — amuletă totemică — a căpătat dreptul de a figura în codul internațional al gesturilor.

— Mă luați?

Automobilistul cunoaște atît de bine întrebarea, încît răspunde fără să mai stea pe gînduri. — Pînă unde? — Pînă unde mergeți.

Aici e tot răul. Dar totodată, căci în orice rău e și un bine, este și singura justificare nobilă a autostopului. Dorința de evaziune pe care Unamuno o socotea cauza hoinărelii, se exercită prin practica lipsită de jenă a autostopului, în dublu sens: fugind din oraș, pe drumuri, și fugind de drumuri la oraș — sau oriunde — cu automobilul care te ajută să fugi. Îngrijorător e faptul că pornești la drum, fugind de oraș, cu gîndul să fugi și de drum cu prima ocazie. E frumos, totuși, să te lași în voia soartei și să nu știi în ce oraș vei ajunge, nici de ce oraș vei fugi, nici pe ce drum necunoscut vei apuca-o în fuga ta. Despre toate acestea s-ar putea face o întreagă teorie în apărarea autostopului.

În fuga sa, autostopistul ajunge, poate chiar fără să-și dea seama, la acte de eroism romantic. Autostopistul nu merge de dragul mersului, cum făcea drumețul, care se oprea din cînd în cînd ca să privească în jur, ci fuge și nu se știe de ce fuge, sau poate fuge de toți și de toate și, ca să fugă mai repede, caută să evite mersul pe jos și oprește automobilele, care, uneori, îi ușurează fuga.

Unui drumeț de modă veche — care fuge și el, dar fuge cu demnitate — nu i-ar trece prin minte să încerce fuga disperată a autostopistului. Cînd fuge, drumețul poate pierde tot în afară de demnitate. De aceea, drumețul își lasă de obicei să-i crească barba, care, chiar dacă nu conferă demnitate, îi dă în orice caz o înfățișare impunătoare. Căci oricum, chiar dacă nu întotdeauna, uneori și haina face pe om. În schimb, autostopistului nu-i pasă de demnitate nici cît negru sub unghie. Și poate că are dreptate.

Autostopistul e un drumeț cu suflet vagabond, un călător care se teme să nu-l doară picioarele de mers și care e atît de grăbit, încît nu se poate bizui pe propriile sale picioare. Despre el s-ar putea spune, ca despre soldatul care se sinucide de frica morții, că merge mai departe decît i-ar fi cerut-o regulamentul. Ceea ce revelă — orice s-ar spune — o atitudine romantică de dăruire deplină . . .

În românește de ANDREI IONESCU

Copil al secolului XX

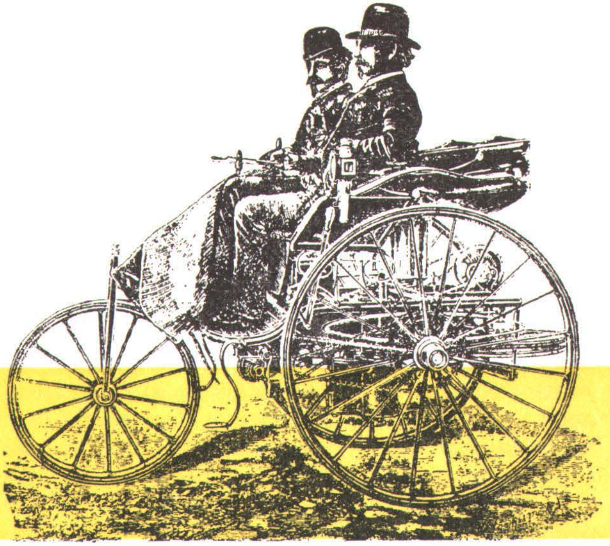
JOHN B. RAE

Naşterea automobilului

PRIMELE EXPERIENŢE

Visul realizării unui vehicol auto-propulsat se pierde în adîncurile istoriei. În secolul al XIII-lea, Roger Bacon scria că « se pot face astfel de căruţe care să se mişte fără ajutorul animalelor, cu o iuţeală de necrezut », şi probabil era convins că în antichitate carele de luptă cu fiare de coasă înfipte în roţi fuseseră înzestrate cu un sistem de propulsie mecanică. Trei sute de ani mai tîrziu, Leonardo da Vinci reluă ideea, gîndindu-se mai ales la un vehicol militar analog tancului modern. Ideile lui Bacon cît şi cele ale lui Leonardo n-au rămas decît simple speculaţii, deoarece în nici una din cele două epoci nu a fost posibilă realizarea practică a unui propulsor.

Primul pas adevărat spre realizarea acestui vis a fost făcut de către un ofiţer de artilerie francez din secolul al XVIII-lea, Nicholas Joseph Cugnot.



În 1769, Cugnot a construit şi a pus în mişcare o trăsură cu trei roate pe care aşeză un motor cu aburi realizat după un desen original. Inventînd acest vehicol, pornise de la ideea că l-ar fi putut folosi pentru tracţiunea tunurilor. Era o maşinărie greoaie care a fost scoasă din uz de îndată ce a trebuit să ia o curbă la viteza maximă pe care o avea, de 3 mile pe oră; oricum, nu oferea nici o îmbunătăţire faţă de tracţiunea cu ajutorul cailor; dar indiscutabil a fost primul vehicol rutier autopropulsat.

După Cugnot a urmat o pauză lungă, iar între timp motorul cu aburi a evoluat, îmbunătăţindu-se, pentru a putea face faţă cerinţelor eterne ale oricărei locomotive: mai multă energie şi mai puţină greutate. La începutul secolului al XIX-lea, Richard Trevithick, un inginer de mine britanic, şi americanul Oliver Evans, au realizat cîteva vehicole cu aburi, grosolane ce-i drept, dar utilizabile. Maşina lui Evans, pe care a numit-o Crukter Amphibolos, *era de fapt o targă ce se folosea în portul Philadelphia. Îi puse roate pentru ca s-o facă să meargă pe străzile oraşului (1805) — şi, întîmplător, să demonstreze caracterul practic al « vagonetului cu aburi » — dar totuşi*

nu izbuti să convingă legislatura Pennsylvaniei să-i îngăduie să folosească tracțiunea cu aburi pe drumurile statului.

În Anglia, deși Trevithick renunță la experiențele sale, le continuară alții. Prima jumătate a secolului al XIX-lea fu martora cîtorva experiențe impresionante cu omnibuze cu aburi. Cîteva din aceste vehicole circulară perioade îndelungate pe rute regulate, înregistrînd recorduri excelente de punctualitate și securitate. Firește, succesul repurtat le duse la pieire, deoarece companiile de căi ferate și ale poștalioanelor își uniră forțele împotriva lor. Fură hărțuite de tot felul de impozite și tarife discriminatorii și utilizarea lor deveni imposibilă o dată cu votarea legii « steagul roșu » în 1865, care limita viteza maximă a vehicolelor autopropulsate de pe drumurile publice la patru mile pe oră și cerea ca fiecare să fie precedat de un om purtînd un steag roșu. Această lege a rămas în vigoare pînă în 1896. A fost o măsură mioapă a cărei singură consecință perceptibilă a fost înăbușirea avîntului promițător a transportului rutier și întîrzierea dezvoltării britanice de automobile.

După cum s-a dovedit pînă la urmă, viitorul automobilului nu avea să depindă de aburi. Deoarece motorul cu aburi era costisitor și ineficace din pricina capacității sale limitate, efortul inventatorilor de la mijlocul secolului al XIX-lea a început să se îndrepte spre realizarea unui motor cu combustie internă. Prima realizare practică de acest tip a fost un vehicol cu două roți, patentat la Paris în 1860 de către un mecanic belgian, numit Etienne Lenoir. Era un vehicol grosolan și zgomotos, dar a mers, și ulterior a repurtat un succes comercial însemnat. Un contemporan al lui Lenoir, Beau de Rochas, înregistră la biroul francez de patente alte schițe proprii, în 1862, în care explica cu acuratețe principiul mașinii cu patru roți; nu există însă nici o dovadă că ar fi și construit-o vreodată. Mașina cu patru roți, ca mecanism operabil, a fost introdusă de un german, Nicholas Otto, în 1878. Între timp, în 1872, George B. Brayton, un inginer american, proiectă o mașină cu două roți într-o concepție originală, și o expuse la expoziția centenarului din Philadelphia în 1876. Motorul lui Brayton compresa combustibilul într-o cameră din afara cilindrului, pe cînd cea a lui Lenoir nu avea nici un fel de compresiune și depindea doar de dilatarea gazelor în momentul în care combustibilul se aprindea.

Aceste eforturi timpurii au dus la realizarea unor motoare greoaie care urmăreau mai cu seamă să pună în mișcare mici unități industriale. Gazul extras din cărbune era combustibilul principal, iar apoi, treptat, odată cu dezvoltarea industriei țițeiului, produsele din petrol au început să fie folosite din ce în ce mai mult. Posibilitatea de a folosi motorul cu combustie internă pentru locomoție a fost încă de la început apreciată. Lenoir construi un vehicol căruia îi anexă motorul său și-l puse în circulație la Paris în anii 1860, dar, deoarece experiența lui a rămas izolată, fără ecouri, Lenoir n-a

fost niciodată socotit drept părintele automobilului. Această cinste a mai fost reclamată pentru inventatorul vienez Siegfried Markus, care își începuse experiențele în domeniul trăsurilor cu motor cam în aceeași perioadă. Documentele arată totuși că Markus nu a realizat un vehicol operabil înainte de 1880, și că experiențele sale nu au izbutit nici ele să intre în curentul principal al istoriei automobilului. Markus a fost handicapat de dezaprobarea vecinilor și a poliției vieneze. Încerca să-și realizeze cursele de probă noaptea, dar cu toate că bezna putea să-i ascundă vehicolul de vederea pietonilor, nu putu face nimic în privința zgomotului și pînă la urmă se văzu silit să renunțe la încercările sale.

În Statele Unite, motorul Brayton a fost experimentat, cu rezultate nesatisfăcătoare, pe un tramvai din Providence, Rhode Island, în 1873. Dar macheta expusă la Expoziția Centenarului atrase atenția lui George B. Selden (1846—1932), procuror pentru patente și inventator din Rochester, New York. Selden era încredințat că motorul Brayton putea fi adaptat spre a fi folosit la un vehicol rutier, și în 1879 înregistră o cerere de patent pentru Statele Unite, pentru o « mașină rutieră » ce îmbina un motor folosind drept combustibil hidrocarbon lichid, un mecanism care desprindea motorul de sașiu, și o bară de direcție. Totuși, atunci nu construi nici un vehicol conform specificațiilor mai sus amintite. Nici unul dintre acești inventatori — Lenoir, Markus, Selden — nu au avut nici o influență susținută asupra evoluției automobilului cu benzină, deși mai tîrziu patentul lui Selden avea să provoace o criză majoră în industria americană a automobilului. Totuși, în jurul lui 1880, ideea unei trăsuri pusă în mișcare de un motor cu combustie internă devenise o preocupare care intriga din ce în ce mai mult mințile inventatorilor.

Deceniul următor a văzut ivindu-se o altă sursă de propulsie — motorul electric. Din punct de vedere tehnic « trăsura fără cai » devenea posibilă, chiar dacă forma ei ultimă mai trebuia încă să fie hotărîtă. O inovație tehnică poate sfîrși totuși prost dacă se ivește într-un timp nepotrivit sau în împrejurări nefavorabile. Pentru ca vehicolul cu motor să fie acceptat drept mijloc de transport, era nevoie mai mult decît de perfecționarea motorului.

PRELUDIUL BICICLETEI

Un vehicol rutier trebuie în mod evident să se bucure de un sistem de drumuri adecvat. Totuși, chiar în lumea industrială a Occidentului, drumurile bune erau limitate, în secolul al XIX-lea, nu din lipsa posibilităților de a le construi, ci pur și simplu pentru că exista convingerea că nu era necesară dezvoltarea construcției de drumuri. Transportul rutier prezenta o importanță minoră, deoarece drumul de fier era neaccidentat, mai rapid, și mai economic decît oricare metodă existentă de transport rutier. Acolo, însă, unde exista

un sistem rutier demn de luat în seamă, ca în Franța, construcția de drumuri continuă; pe de altă parte, chiar în 1900, Statele Unite nu aveau decît aproximativ două sute de mile de șosele în afara marilor orașe.

Interesul public pentru îmbunătățirea șoselelor a fost la început stimulat de popularizarea bicicletei. Un proces în plină desfășurare în anii 1870 și care a atins culmea odată cu introducerea bicicletei « de siguranță » de către J. K. Starley din Coventry, Anglia. Invenția lui Starley a fost bicicleta modernă cu roți joase, cu frîne, și lanț.

Ea depăși velocipedul cu roți înalte dela mijlocul secolului al XIX-lea, folosit doar de cicliștii cu mult curaj. Deoarece roata velocipedului era mișcată direct de pedale, trebuia să aibă un diametru mare ca să dezvolte viteza necesară menținerii vehicolului în echilibru. Bicicleta de siguranță surîdea tuturor; putea fi folosită de femei și copii la fel de bine ca de bărbați. Și în anii '80 și '90 bicicleta puse pe drum mii de oameni. Șuvoiul bicicliștilor își dădu seama de caracterul impropriu al drumurilor și ceru să se facă ceva în această direcție. În Statele Unite, de pildă, organizația cunoscută sub numele de Liga Velopediștilor Americani ajunse să determine autoritățile federale și locale să pornească la îmbunătățirea condițiilor rutiere. În 1893, de fapt, anul în care își făcu apariția automobilul Duryea, presiunile cicliștilor siliră Congresul să aloce zece mii de dolari în vederea înființării unui Birou de Cercetări Rutiere în cadrul Departamentului Agriculturii, pentru a se documenta în privința metodelor îmbunătățite de construire a drumurilor. Acest birou a fost strămoșul Biroului pentru Drumuri Publice și al Programului federal rutier.

Influența ciclismului în reînvierea transportului rutier, și în pregătirea stării de spirit pentru apariția vehicolului cu motor a fost descrisă cu luciditate de Hiram Percy Maxim (1869—1936), unul dintre pionerii cei mai importanți ai mișcării automobilistice americane, în fermecătoarea sa autobiografie, intitulată « Zilele trăsurii fără Cai »:

« Se obișnuiește să se creadă că automobilul a apărut drept rezultat al inventării motorului cu benzină — după părerea mea este o convingere eronată. Ne aflam în posesia unui motor cu aburi de mai bine de un secol. Am fi putut construi vehicole cu aburi în 1880, sau desigur, chiar în 1870. Dar n-am făcut-o. Am așteptat pînă în 1895.

Motivul pentru care nu am construit vehicole rutiere înainte de această dată este, după părerea mea, faptul că bicicleta nu se răspîndise încă și nu îndreptase atenția oamenilor spre posibilitățile călătoriilor pe distanțe lungi, de-a lungul unui drum obișnuit. Gîndeam că drumul de fier era suficient. Bicicleta a creat o nouă cerință care depășea capacitățile căii ferate. Apoi, s-a întîmplat ca bicicleta să nu mai poată face față cerinței pe care o crease. Era nevoie de un vehicol propulsat mecanic în locul unuia cu ajutorul piciorului și acum știm bine că răspunsul era automobilul ».

Aprecierile lui Maxim pot fi acceptate ca general valabile, deşi în mare sînt mai exacte în privinţa Americii decît a Europei, unde automobilul nu a întrecut bicicleta atît de complet ca în Statele Unite.

Au mai existat şi alte influenţe pe lîngă creşterea interesului pentru călătoria rutieră. De la fabricanţii de bicicletă, industria automobilistică a moştenit scheletul de ţeavă de oţel care îmbina rezistenţa cu lipsa de greutate, lanţul, rulmenţii şi frîna diferenţială (inventată pentru variaţiunile multiple de roţi produse în timpul nebuniei cicliste). Rolul vital al bicicletei în pregătirea drumului automobilului este pregnant ilustrat de şirul lung de personalităţi şi companii care se reprofilară; printre cei mai notorii au fost Morris în Anglia, Opel în Germania, şi Duryea, Pope, Winton şi Willys în Statele Unite.

Fără nici o îndoială, contribuţia cea mai importantă pe care a adus-o bicicleta automobilului a fost roata pneumatică, inventată de John B. Dunlop în Irlanda în 1888 pentru bicicletă. (Ca să fim mai exacţi, reinventată de el. Prima oară a apărut în anii 1840, dar a fost imediat uitată deoarece nu putea fi folosită eficient din pricina drumurilor din acea perioadă). Această îmbinare a roţii pneumatice şi a drumului nivelat era indispensabilă reuşitei vehicolului cu motor. Fără acestea, transportul rutier n-ar fi putut niciodată concura transportul feroviar nici în ceea ce priveşte confortul şi nici viteza.

ÎNCEPUTURILE EUROPENE

Strămoşii direcţi ai automobilului de astăzi cu benzină au fost vehicolele construite în Germania în 1885, de către Karl Benz şi Gottlieb Daimler. Amîndoi s-au aventurat în industria automobilului, după ce dobîndiseră experienţă mai întîi ca fabricanţi de motoare cu combustie internă; Daimler fusese inginer la firma lui Nicholas Otto, Otto şi Langen. Rămîne încă de hotărît care dintre ei a fost primul, Daimler sau Benz. Daimler a început cu o motocicletă, Benz cu un triciclu. Amîndoi s-au folosit de un motor cu un cilindru. Cel al lui Daimler dezvolta o viteză mare şi astfel apare mai evident ca strămoşul automobilului modern, dar Benz folosea aprinderea prin scîntei, în timp ce Daimler se folosea de metoda mai puţin eficace a ţevii înfierbîntate. Disputa între partizanii fiecăruia nu are pentru noi nici o valoare. Punctul esenţial este că evoluţia continuă a vehicolului cu motor a început de la ei.

După zece ani de la demonstraţiile izbutite pe care Daimler şi Benz le-au făcut cu maşinile lor, în Franţa, Armand Peugeot şi firma Panhard şi Levassor produceau maşini cu motoare Daimler, şi în Anglia se forma un sindicat cu acelaşi scop, care totodată cerea revocarea legii steagului roşu, iar în Statele Unite fabricantul de piane William Steinway încerca în van să intereseze

publicul american în această invenţie germană. Progresul cel mai rapid a fost la început înregistrat în Franţa unde un bun sistem rutier încuraja dezvoltarea automobilismului. Încă din 1891, Emile Constant Levassor desenă în Franţa prototipul automobilului modern. Trăsura fără cai de atunci era compusă astfel: o trăsurică (sau uneori un cadru de bicicletă) căreia i se ataşa un motor oriunde se nimerea să fie mai comod (de cele mai multe ori era fixat sub scaunul conducătorului). Maşina lui Levassor se baza pe principiul propulsiei mecanice. Motorul era în faţă, unde greutatea lui ajuta la menţinerea vehicolului pe şosea, lăsînd restul şasiului să sprijine corpul necesar pentru acomodarea pasagerilor.

Deceniul al noulea al secolului trecut fu martorul unei industrii automobilistice în Europa occidentală prinsă într-o producţie comercială constantă, cu Franţa în frunte, urmată de Germania, iar Anglia încercînd din toate puterile să recupereze pierderile cauzate de handicapul pe care şi-l impusese singură. O mulţime de vehicole cu benzină, electrice şi cu aburi fură lansate pe piaţă şi cursele şi încercările automobilistice începuseră să atragă atenţia. În 1894, Levassor cîştigă cursa Paris-Rouen şi un an mai tîrziu realiză performanţa uluitoare de a conduce un Panhard pe o distanţă de 1200 de kilometri de la Paris la Bordeaux în 48 de ore, păstrînd o viteză medie de 15 mile pe oră. Aceste automobile erau construite fiecare în parte, iar mijloacele de reparaţii şi întreţinere aproape că nici nu existau. De aceea, un automobil nu era scump numai la achiziţie ci şi ulterior în timpul folosirii. În cele mai multe cazuri era o jucărie pentru cei avuţi, deşi la începutul secolului următor, turismul şi limuzina începură să fie din ce în ce mai mult acceptate de către clasele de sus ca un substitut pentru trăsura familiei, şi doamnele foloseau automobile electrice pentru a se plimba prin oraş.

INVENTATORII AMERICANI

Este o ciudăţenie a istoriei transportului rutier faptul că americanii au trebuit să reinventeze pentru ei automobilul, cu rezultatul că pînă la începutul secolului al XX-lea nivelul american se afla cu zece ani în urma celui european.

Oricum, dacă anumite experienţe timpurii dar ineficace sînt trecute cu vederea, era automobilului datează în Statele Unite de la 21 septembrie 1893, cînd o trăsură dotată cu un motor monocilindric cu benzină pufnea zgomotos de-a lungul străzilor oraşului Springfield, Massachusetts. Era creaţia a doi fraţi Charles E. (1861—1939) şi J. Frank Duryea (născut la 1869), mecanici de bicicletă care citiseră o descriere a automobilului lui Benz în revista Scientific American din 1889 şi se apucaseră de lucru construind şi ei una. Printr-o coincidenţă, cei doi fraţi realizară şi zborul propulsat, deşi amîndoi îşi cîştigau existenţa fabricînd şi reparînd biciclete . . .

Al doilea automobil Duryea cu motor cu doi cilindri, condus de Frank, a cîștigat cursa larg popularizată de ziarul Chicago Times Herald, *la 28 noiembrie 1895, croindu-și drum pe străzile acoperite cu ghiață pentru a parcurge traseul de 55 de mile la o viteză medie de cinci mile pe oră (șapte și jumătate, dacă scădem timpul necesar pentru reparații). Dintre cei șase înscriși, mai cîștigă întrecerea un Benz. Această performanță poate fi comparată cu raliul Paris-Bordeaux din același an. În 1896, frații Duryea cîștigară în prestigiu participînd la o paradă automobilistică de la Londra la Brighton, organizată pentru a sărbători abrogarea legii steagului roșu în Anglia. Curînd, după aceea, frații se despărțiră, dar chiar rolul pe care l-au jucat fiecare în parte în istoria ulterioară a automobilului n-a fost decît minor.*

Între timp se înscriau și alții la competiție. Elwood Haynes (1857—1925), un inginer diplomat, începu să lucreze la un vehicol mecanic în 1891, deoarece se săturase de calul și trăsura pe care trebuia să le folosească după cum i-o cerea slujba de supraveghetor al Companiei Indiana Natural Gas and Oil. *Apelă la ajutorul a doi mecanici, Edgar și Elmer Apperson din Kokomo, Indiana, și împreună cu ei construi un vehicol monocilindric care porni în prima cursă la 4 iulie 1894. Haynes și cei doi Apperson rămaseră tovarăși vreme de zece ani, realizînd un automobil numit Haynes-Apperson pe care îl oferiră pieții. După aceea se despărțiră, și așa pînă în anii 1920 la Kokomo continuară să fie fabricate atît automobilele Haynes cît și cele Apperson . . .*

Următorul fu Hiram Percy Maxim, fiul inventatorului revolverului Maxim și licențiat al Institutului de Tehnologie din Massachusetts. Urmînd înclinațiile familiei, tînărul Maxim se duse de la colegiu la firma American Projectile Company, *la Lynn, Massachusetts. După relatarea sa, ideea de a construi un vehicol propulsat îi veni într-o noapte pe cînd pedala o bicicletă de la Salem la Lynn, și era oarecum cu capul în nori, întorcîndu-se dintr-o vizită de la o tînără femeie foarte atrăgătoare. Experiența sa ne oferă o revelație uluitoare în privința stadiului în care se afla tehnologia automobilistică americană. Știa destule despre principiul motorului cu combustie internă ca să-și dea seama că de el avea nevoie, dar cu toate acestea nu văzuse niciodată un astfel de motor pînă cînd nu se apucase să-și construiască vehicolul. Apoi, se duse să vadă un motor Otto care punea în funcțiune o pompă. Nici măcar atunci nu știa dacă benzina putea fi utilizată drept combustibil și era pe de-antregul în necunoștință de cauză în privința realizărilor din Europa și a experiențelor contemporane realizate de frații Duryea și de Haynes.*

Așa, Maxim a cumpărat un triciclu Columbia *de ocazie pe 30 de dolari și apoi s-a retras într-un colț îndepărtat din incinta întreprinderii* Projectile Company, *luînd cu sine un sfert de litru de benzină și cîteva cartușe goale să vadă ce se întîmplă cînd i se dă foc benzinei într-un cilindru. Avu noroc să afle ceea ce dorea fără să se accidenteze, dar îi trebuiră alți trei ani de*

încercări şi greşeli înainte de a fi în stare să instaleze în 1895 un motor pe triciclul său, astfel încît vehicolul să ajungă să se mişte. Realizarea lui Maxim avea o însemnătate deosebită, deoarece atrase atenţia firmei Pope Manufacturing Company din Hartford Connecticut, cel mai mare producător de biciclete din ţară (produsele Pope erau cunoscute sub denumirea Columbia, iar Maxim prin triciclul său era într-un fel legat de această firmă). Acceptă oferta de a se duce la Hartford ca inginer şef al unei secţii de trăsuri cu motor organizată de Pope — primul efort de a realiza o producţie comercială, pe scară largă, de vehicole cu motor în Statele Unite. Într-o oarecare măsură spre dezamăgirea sa, Maxim se trezi concentrîndu-se asupra trăsurilor electrice, deoarece colonelul Albert A. Pope (1843—1909) insistase dintr-un început: « Nu poţi să-i determini pe oameni să stea pe o explozie ». În doi ani compania construi 500 de trăsuri electrice şi 40 cu benzină.

În acest răstimp, pe scena americană apăreau alţi inventatori: anul 1896 fu martorul sosirii automobilului cu benzină la Detroit. Charles Brady King conduse un automobil în josul străzii Woodward Avenue la 6 martie, în timp ce prima aventură automobilistică a lui Henry Ford (1863—1947), quadriciclul, porni în prima cursă experimentală pe Bagley Avenue. Evenimentul acesta avu loc la 4 iulie, după ce constructorul dărîmase peretele magaziei proprietarului său, pentru a-şi putea scoate creaţia în stradă. Proprietarul sosi la locul cu pricina pentru a protesta, dar rămase să împingă (metoda normală de a pune în mişcare aceste experienţe de pionerat). Quadriciclul era un vehicol relativ uşor (250 de kilograme) şi astfel prevestea prin concepţia lui visul lui Ford de a realiza un automobil ieftin. Fu vîndut în schimbul a două sute de dolari lui Charles Ainsley din Detroit care, mai tîrziu, îl revîndu la rîndul său; şi astfel, dacă Henry Ford nu a fost, după cum au crezut mulţi, inventatorul automobilului, totuşi el a fost acela care a făcut posibilă apariţia primului automobil de ocazie pe piaţa americană. Alte două nume vestite apărură pe scena automobilistică în septembrie 1896 — Ransom Eli Olds (1864—1950) la Lansing, Michigam, şi Alexander Winton (1860—1932), la Cleveland, Ohio. Cu ei automobilul cu benzină în Statele Unite a depăşit stadiul invenţiilor, deoarece atît Winton cît şi Olds au fost în stare să pornească imediat la o producţie pe scară largă.

Originile vehicolelor cu benzină au atras fireşte în mod deosebit atenţia istoriei, deoarece au fost tipul care a ajuns să domine lumea automobilelor. Rezultatul acesta nu a fost întrezărit în anii 1890, cînd o bună parte din eforturile inventatorilor erau cheltuite cu automobilele electrice şi cu aburi. Primul automobil electric american pare să fi fost construit de William Morrison din Des Moines, Iowa, în 1891.

Automobilul electric s-a bucurat dintru început de o mare popularitate deoarece nu făcea zgomot, era curat şi uşor de condus. Părerea colonelului

Pope era împărtăşită de mulţi. Pedro Salom, inginer electrician, era chiar şi mai vehement în privinţa virtuţiilor electricităţii şi a racilelor benzinei. În 1896 sublinia în revista Journal of the Franklin Institute *că motoarele electrice nu aveau nici un miros în timp ce: « toate motoarele cu benzină pe care le vedem emană prin ţeava de eşapament un jet continuu de hidrocarburi nearse complet, sub forma unui fum gros cu un miros foarte neplăcut. Închipuiţi-vă mii de asemenea vehicole pe străzi, fiecare împrăştiind cîte o coloană de miros ! ».*

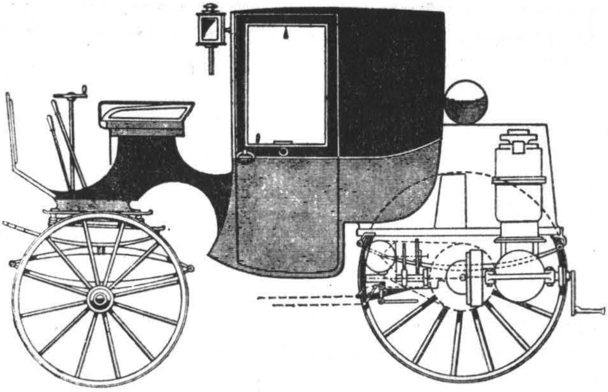
Totuşi, nimeni n-a fost pînă acum în stare să realizeze un automobil electric al cărui curent să fie obţinut altfel decît cu ajutorul bateriei, sau să creeze o baterie cu o capacitate suficientă pentru a înlesni curse lungi şi viteze mari.

Lunga istorie a experienţelor cu motoare cu aburi face imposibilă descrierea automobilului cu aburi drept o « invenţie ». Ceea ce se realizase în anii 1890, erau doar proiecte de motoare de greutate mică pentru un automobil, deosebite de cele pentru omnibuse sau de compresoare cu aburi, folosind presiuni de vapori de 600 de funzi pe inciul pătrat. Un arzător cu gaz sau benzină era utilizat pentru a încălzi boilerul. Primele motoare cu aburi cereau circa 20 de minute pentru a produce abur suficient. Boilerul Flash, inventat de Leon Serpollet în Franţa în 1889, dar folosit pe scară largă abia după 1900, a eliminat acest neajuns permiţînd aburului să se ridice în două minute.

Automobilul cu aburi a avut, şi mai are încă, partizanii săi. În comparaţie cu primele automobile cu benzină, cel cu aburi avea avantaje evidente: o putere mai mare şi nu cerea un sistem de transmisii complicat; pe vremea aceea existau o mulţime de « experţi » care erau convinşi că individul de rînd nu va putea niciodată învăţa cum să se folosească de frîne. Pe de altă parte, producătorii de automobile cu vapori n-au putut niciodată înlătura teama exploziei boilerelor, deşi cifrele existente arată că era neîntemeiată. Chiar dacă această himeră ar fi fost înlăturată, automobilul cu aburi prezenta neajunsuri pe care entuziaştii le treceau cu vederea. Un motor cu aburi de mică greutate, dezvoltînd presiuni de 600 de funzi pe inciul pătrat, cere în permanenţă o întreţinere atentă.

Aceste greutăţi puteau fi înlăturate de către fabricanţi dacă le-ar fi socotit că merită osteneala. Neajunsul de neîntrecut prezentat de automobilul cu aburi a fost şi este faptul că un motor cu combustie internă are o eficacitate energetică mai mare decît un motor cu aburi, astfel încît aceeaşi cantitate de efort tehnic ar produce inevitabil rezultate mai bune în cazul unui automobil cu benzină decît în al celui cu aburi. Nu există nici o dovadă din care să reiasă că automobilul cu aburi a fost victima unei conspiraţii din partea producătorilor de automobile cu benzină, cum au susţinut uneori partizanii lui. Ceea ce se întîmplă cu el nu a fost decît o manifestare a supravieţuirii celor mai bune adaptări.

În românşte de S.D.



JULES ROMAINS

Primul automobil

Amintirea pe care o păstrez primului automobil în funcțiune este legată de imaginea unei intersecții pariziene: aceea formată din străzile de Maistre, Coulaincourt și Damrémont, chiar deasupra Cimitirului Montmartre. Vehiculul părea să vină dinspre piața Clichy, îndreptîndu-se spre strada Damrémont, dar se îndrepta într-acolo foarte încet și parcă cu smucituri. Făcea mult zgomot. De sub el apărea un fum violet, greu, pe care îl mai revăd încă. Trei sau patru trecători s-au oprit pentru a nu pierde nimic din acest spectacol neobișnuit. Asta se situează în jurul anului '95. Eram încă un june elev, întorcîndu-mă la sfîrșitul unei după-amieze de la micul liceu Condorcet.

Lucrul de care mi-aduc mai slab aminte este nuanța exactă a sentimentului pe care îl încercasem. Fusesem teribil de emoționat? Nu prea cred. Auzisem vorbindu-se destul prin ziare de primele isprăvi ale « trăsurilor fără cai »

şi, în special, de o încercare de cursă Paris-Rouen, care avusese loc în '94. Ba, probabil, am văzut şi poze în publicaţiile ilustrate. Şi cu siguranţă că maşina din strada Damrémont nu era prima maşină pe care mi-a fost dat s-o zăresc, iar imaginea care se păstrează în sufletul meu se datora doar unui capriciu al memoriei, sau, poate, modului marţial în care evolua. Pe lîngă asta, existau deja tramvaie cu aer comprimat. Le-am luat chiar eu nu o dată. Şi chiar dacă se deosebeau de un automobil, ne obişnuiserăm totuşi cu ideea unui vehicul cu motor (ca să nu mai vorbim de tren care, e bine s-o reamintim, a constituit pentru predecesorii noştri invenţia supremă, făcînd verosimilă, aproape inevitabilă, folosirea unei forţe mecanice la vehicule de mici dimensiuni).

Probabil, deci, eram mai de grabă interesat decît emoţionat. Maşina pe care o vedeam înaintînd pe pavajul Parisului trebuia să fie, judecînd după zgomot şi fum, dotată cu un motor cu explozie. Îmi amintesc că pe vremea aceea, atît cunoscătorii cît şi cei care făceau pronosticuri se împărţeau în mai multe « şcoli ». Erau dintr-aceia care nu credeau decît în abur. Pentru ei automobilul de mîine era, în ultimă instanţă, o copie a locomotivei, cu adaptarea maşinii cu aburi atît la caroseria tradiţională a trăsurilor, cît şi la solul accidentat al străzii şi drumului. Ei erau admiratorii lui Serpollet şi ai lui de Dion-Bouton.

Erau şi dintr-aceia care, fără să nege că mica maşină cu aburi sau motorul cu explozie vor juca un rol provizoriu, nu le priveau decît ca pe soluţii de tatonare, fiind convinşi că nu peste mulţi ani automobilul electric va înlătura aceste tipuri de tranziţie. Pentru asta va fi suficient ca acumulatorul să consimtă a deveni mai uşor, lucru care nu poate să întîrzie. Opinia lor părea atît de raţională, încît era împărtăşită de foarte mulţi. Tocmai acestui fapt îi datorăm apariţia, în ultimă instanţă, foarte precoce, a trăsurilor electrice, care a precedat-o pe cea a tramvaielor avînd la bază aceeaşi concepţie. Iar cînd priveai la mişcarea acestor maşini electrice prea încete, tăcute şi suple, era greu să nu admiţi că în cele din urmă ele nu vor întîrzia să înlocuiască micii monştri care scot fum, pocnesc şi sînt scuturaţi de furii inegale, şi că e sigur mult mai amuzant să le fii spectator decît şofeur sau pasager.

În sfîrşit, mai erau aceia care, în ciuda adversităţilor, credeau în ceea ce se numea pe atunci motor cu petrol. Ei asigurau că defectele lui vor fi

cu timpul eliminate, că nu vor înceta să cîştige în supleţe şi discreţie, că toate piesele vehiculului se vor acorda tot mai armonic, pentru a se constitui într-o maşină adevărată, rezistentă şi uşor de mînuit.

Care era, în această dispută, poziţia ageamiului care eram pe-atunci? Fiindcă nu vă închipuiţi desigur c-aş fi avut vreo părere. Copiii din vremea aceea nutreau, ca şi cei de azi, pasiunea pentru mecanică, a cărei înrudire cu dragostea pentru jucării este foarte clară. Ei bine, cred că principiul trăsurilor cu tracţiune electrică mă umplea de stimă, dar că sistemul îmi părea într-un fel prea frumos ca să reuşească. (Aveam deja o tendinţă de a nu subaprecia dificultăţile vieţii). Cît priveşte micii monştri care scoteau fum şi făceau zgomot asurzitor, drumul care urma să fie făcut mi se părea mai anevoios, însă tocmai de aceea mai sigur.

O ceartă asemănătoare îi despărţea, cam în aceeaşi vreme, pe partizanii a « ceea ce e mai uşor » de cei a « ceea ce e mai greu decît aerul » (cu alte cuvinte, pe partizanii dirijabilului, aflat în faşă, de cei ai avionului, încă în proiect). Eu înclinam spre cei din urmă; din considerente fără îndoială excelente pe care le culegeam din articolele cronicarilor mai mult sau mai puţin pricepuţi, dar şi fiindcă dirijabilul părea o soluţie prea directă, prea uşoară; era la îndemînă, avea mai puţine piedici de învins pentru început, deci, ca revanşă, mai puţine posibilităţi nebănuite în pîntecele său (în pîntecele său uriaş de balenă).

Şi ca să revenim la automobil, partizanii « motorului cu petrol » sînt aceia care, pînă în momentul de faţă, au avut dreptate. Dar oare n-am văzut reapărînd, şi asta nu de mult, un proiect, ba chiar mi se pare un prototip de automobil cu aburi? Cît priveşte acumulatorul uşor (ba, mai mult, fix), despre care am tot auzit vorbindu-se în timpul copilăriei şi adolescenţei noastre, ca despre viitorul miracol al tehnicii, oare partida sa este definitiv jucată, adică pierdută? N-am nici o competenţă în materie. Orice băiat de pe stradă ne va spune că, de altfel, nu mai merită osteneala să te frămînţi pentru atîta lucru; punerea la punct a unui motor «atomic» fiind numai o treabă de cîţiva ani.

Cînd îmi tot întreb în felul acesta aducerile aminte despre începuturile automobilului, ceea ce-mi aduc şi mai greu aminte decît primele mele reacţii ca spectator, sînt primele mele impresii de beneficiar. La drept vorbind, circumstanţa însăşi nu poate fi fixată în timp. Şi dacă mă revăd perfect contem-

plînd destul de grotescul teuf-teuf ce se îndrepta cu mare greutate spre strada Damrémont, nu mă imaginez deloc punînd piciorul, pentru prima oară, pe scara unui automobil propriu-zis. Cu siguranţă că evenimentul a fost atenuat de o serie întreagă de preambuluri. Pentru copilul care urcă de nenumărate ori pe platforma unui tramvai cu aer comprimat, platforma primului autobuz care-i ieşea în cale nu mai constituia o prea mare surpriză. Iar cînd ai făcut deja un anumit număr de călătorii cu autobuzul, un drum într-o birjă fără cai (nu se vorbea încă de taxiuri) nu mai avea nimic senzaţional.

AUTOMOBILUL ŞI DESTINUL SĂU

Acum aş vrea să încerc evocarea imaginii străzilor, bulevardelor, intersecţiilor pariziene, a străzilor principale din oraşele de provincie, a drumurilor, din epoca începutului de secol, cînd automobilul începea să-şi ocupe locul. În acest tablou, el nu-i completamente absent. Dar prezenţa lui e discretă. Strada pariziană rămîne un flux aproape omogen de trăsuri. (Aici se amestecă doar vehicule cu manetă, încă numeroase, cîteva bi şi triciclete, care şi ele, se aflau la începutul carierei lor). Pe ici pe colo se strecura cîte un automobil, căutînd s-o facă cît mai puţin stîngaci: vehiculul cu motor încă nu e nici prea iute, nici prea abil în evoluţiile sale. Nu poate încetini decît acordîndu-şi un răgaz, şi asta cu preţul unei mari stări de alarmă. Oprirea bruscă îi este practic interzisă. O stradă cu aglomeraţie normală este deci un loc dificil. Îl aşteaptă tamponările, iar lucrurile se aranjează în aşa fel, încît mai întotdeauna el este vinovatul. Şi atunci, automobilistul, în acest Paris mult mai degajat decît cel de azi, ocoleşte pe cît îi e cu putinţă străzile agitate din centru, preferînd drumurile largi, cu perspectivă liberă, unde are tot timpul să se asigure văzînd obstacolul apropiindu-se, nefiind la tot pasul forţat să facă acrobaţii care să-i distrugă nervii, cum ar fi de pildă manevrarea schimbătorului de viteză.

Apoi există şi teama de pene. Pana este un accident a cărui ameninţare este permanentă. Dacă survine pe un bulevard, o veţi trata cu anume sînge rece, fără să vă ieşiţi din minţi. În mijlocul însă unei străzi înguste, în care camionul cu doi cai îşi reclamă trecerea sau îşi agită spre capota sau portbagajul dumneavoastră, oiştea care nu aşteaptă decît să se transforme în ber-

bece, unde întreaga circulaţie vă e ostilă, batjocorind, luînd peste picior pe prostul pus în încurcătură care sînteţi dumneavoastră, pana ia proporţiile şi nuanţele unui coşmar.

De asemeni, foarte puţini sînt automobiliştii care în acei ani ai începutului de secol se servesc de maşină pentru deplasările lor zilnice prin oraş. Ea rămîne pentru dînşii un obiect de sport, fiindcă deplasarea, mai cu seamă cînd e făcută cu familia, se adaptează foarte greu lipsei de confort, ba chiar riscurilor de care vehiculul cu patru roţi este departe de a se debarasa. Pe o stradă obişnuită, nu vei întîlni de loc limuzine, ci doar birje şi trăsuri, şi astea într-un număr foarte mic. Felul în care se prezintă « grajdul » parizian al birjelor motorizate este şi el de natură să dea naştere pronosticurilor asupra viitorului vehicul fără cai, idei pe care deocamdată timpul nu le-a confirmat. O parte din maşini sînt cu tracţiune electrică, aşa cum am enunţat-o mai sus. Şi dacă se iau în consideraţie avantajele pe care ele le prezintă deja, în comparaţie cu vehiculele « cu petrol » cuminţi, fără emanaţii greţoase, graţioase şi cu comenzi lipsite de complicaţie — parizianul de acum, repet, nu va putea să nu se gîndească la partida pe care ele o vor cîştiga cît de curînd. Singurul neajuns, provizoriu, se spune, este marea greutate a acumulatorilor faţă de o sarcină atît de mică. Dar oare acumulatorul, nu-i şi el la începuturile sale? Poate în mai puţin de un deceniu va ajunge să suporte la aceeaşi greutate o încărcătură de zece ori mai mare? Din acea zi, în oraş nu va mai putea fi vorba decît de tracţiune electrică. Pentru călătorii pe distanţe mari, se vor instala, cu timpul, din loc în loc, staţii de aprovizionare cu curent. În felul acesta, se va forma o reţea, aidoma — prin principiul său de funcţionare — pompelor de benzină, atît doar că, prin natura lor, vor fi mai sistematic şi mai puţin dispersat dispuse.

Am spus că pe vremea aceea strada obişnuită din centru părea mai puţin amabilă cu maşinile particulare. Ele îşi scoteau cît de cît pîrleala pe drumumurile de paradă ca Champs-Elysées sau bulevardul du Bois. Maşini de lux încep să caute priviri admirative, pe care însă le obţin cu multe rezerve: cupeurile şi limuzinele par prea evident amputate de atelajele lor. Rotirea asta îţi aminteşte un număr de circ, în care şoferul îţi sugerează pe clovnul care, urcîndu-se-n şa, mimează demnitatea unui vizitiu veritabil. Ba, pentru a colora imaginea, ar putea ţine în mîna dreaptă un bici—buricele degetelor

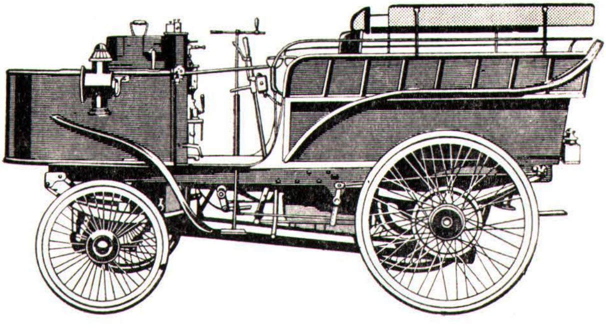
mîngîind volanul — cu care, din cînd în cînd, să șfichiuiască cu grație crupele imaginare.

Faptul că această excelentă glumă ar putea deveni într-o bună zi realitate, concurînd în spectacol cu frumoasele atelaje ale căror cai cu piepturi maiestos cambrate fac turul de onoare al arenei, sfîrșind prin a le elimina puțin cîte puțin, era în afara oricărei discuții.

Din volumul "*Hommes, médicins, machines*", 1959

În românește de G.Ș.

▼ BREAK-ul lui Dion
intrat în competiție
cu automobilul LEVASSOR



Simbol al lumii moderne

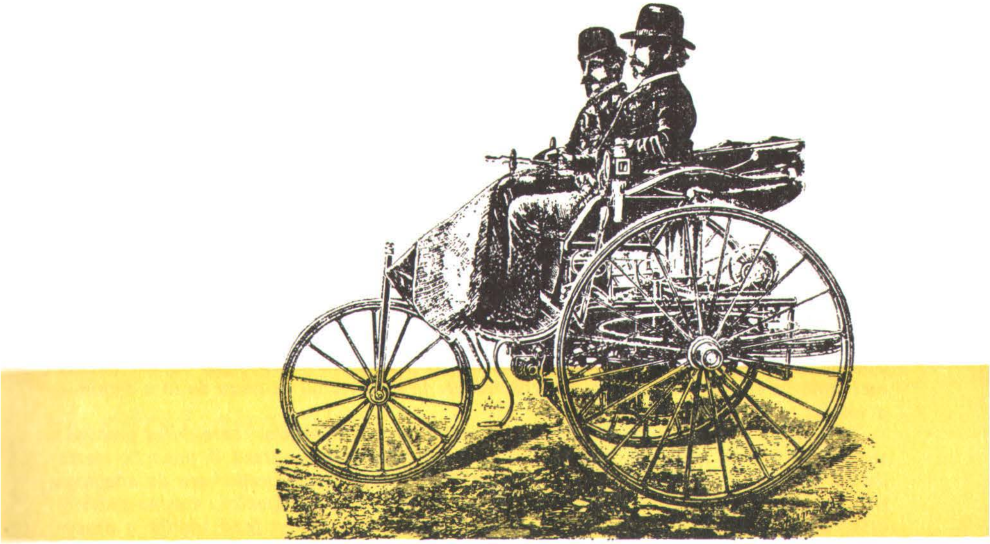
ROLAND BARTHES

Noua maşină Citroën

Cred că automobilul este astăzi echivalentul destul de exact al marilor catedrale gotice: vreau să spun, o mare creaţie a epocii, concepută cu pasiune de către artişti necunoscuţi, consumată în imaginea dacă nu în folosinţa ei, de către un popor întreg care îşi apropriază în ea un obiect perfect magic.

Noua maşină Citroën cade literalmente din cer în măsura în care ea se prezintă mai întîi ca un obiect superlativ. Nu trebuie să uităm că obiectul este cel mai bun mesager al supranaturii: există cu uşurinţă în obiect, în acelaşi timp o perfecţiune şi o absenţă de origine, o încheiere şi o strălucire, o transformare a vieţii în materie (materia este cu mult mai magică decît viaţa), şi pentru a spune tot adevărul o tăcere care ţine de ordinul miracolului. « Zeiţa » are toate caracterele (cel puţin publicul începe să i le atribuie în mod unanim) unuia dintre acele obiecte coborîte dintr-un alt univers, care au hrănit noua manie a secolului al XVIII-lea şi aceea a ştiinţifico-fantasticului nostru: Zeiţa este în primul rînd *un nou Nautilus.*

De aceea trezeşte mai puţin interes substanţa din ea decît încheieturile. Se ştie că netezimea este întotdeauna un atribut al perfecţiei deoarece contrariul ei trădează



o operaţie tehnică şi foarte omenească de potrivire: cămaşa lui Christos era fără cusătură aşa după cum aeronavele literaturii ştiinţifico-fantastice sînt dintr-un metal continuu. Maşina D.S. 19 nu pretinde să fie o suprafaţă pură, deşi forma ei generală e foarte învăluită; totuşi îmbucarea planurilor sale interesează cel mai mult publicul: el pipăie cu înverşunare joncţiunea ferestrelor, îşi petrece mîna prin rigolele largi de cauciuc care leagă fereastra dindărăt de rama ei de nichel. Există în această D.S. momeala unei noi fenomenologii a potrivirii ca şi cum s-ar trece de la o lume de elemente sudate la o lume de elemente juxtapuse şi care se ţin prin simpla virtute a formei lor minunate, ceea ce e, bineînţeles, menit să ducă la ideea unei naturi mai simple.

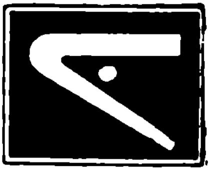
În ceea ce priveşte materia însăşi, este sigur că ea susţine un gust al uşurinţei, în sens magic. Există o revenire la un anume aerodinamism, nou totuşi în măsura în care e mai puţin masiv, mai puţin tranşant, mai staţionar decît acel din primele timpuri ale acestei mode. Viteza se exprimă aici în semne mai puţin agresive, mai puţin sportive, ca şi cum ea ar trece de la o formă eroică la o formă clasică. Această spiritualizare se citeşte în importanţa, grija şi materia suprafeţelor transparente. Zeiţa este în mod vizibil exaltare a geamului, şi tabla nu e aici decît o bază. Aici, geamurile nu sînt ferestre, deschideri practicate în coajă obscură, ele sînt mari

pulpane de aer şi de vid, avînd bombajul desfăşurat şi strălucirea băşicilor de săpun, subţirimea dură a unei substanţe mai mult entomologice decît minerale (insigna Citroen, insigna ca o săgeată a devenit dealtminteri insignă înaripată ca şi cum s-ar trece acum de la un ordin al propulsiei într-un ordin al mişcării, dintr-un ordin al motorului într-un ordin al organismului).

Este vorba deci de o artă umanizată, şi se poate ca Zeiţa să marcheze o schimbare în mitologia automobilului. Pînă în prezent, maşina superlativă ţinea mai mult de bastionul puterii; ea devine aici, în acelaşi timp, mai spirituală şi mai obiectivă, şi, în ciuda unor oarecari complezente noi manii (cum ar fi volanul vid), iat-o mai gospodină, mai bine adaptată acestei sublimări a ustensilităţii pe care o aflăm în artele menajere contemporane, tabloul de bord seamănă mai mult cu masa unei bucătării moderne decît cu o centrală de uzină: jaluzelele subţiri de tablă mată, ondulată, micile pîrghii cu o bilă albă în cap, oglinzile foarte simple, chiar discreţia nichelajului, toate acestea înseamnă un fel de control exercitat asupra mişcării, conceput de azi înainte mai mult ca un confort decît ca o performanţă. În mod vizibil se trece de la o alchimie a vitezei la o lăcomie a şoferitului.

Se pare că publicul a ghicit în mod admirabil noutatea temelor care-i sînt propuse: sensibil în primul rînd la neologism (o întreagă campanie de presă îl ţinea în alertă de ani de zile) se străduieşte foarte repede să-şi aproprieze o comportare de adaptare şi ustensilitate. (« Trebuie să ne obişnuim »). În holurile de expoziţii, maşina-prototip este vizitată cu o preocupare intensă, drăgăstoasă: este marea fază tactilă a descoperirii, momentul în care miracolul vizual va suferi asediul raţionalizant al pipăitului (deoarece pipăitul este cel mai demistificator dintre toate simţurile, spre deosebire de vedere care este cel mai magic): tablele, încheieturile sînt pipăite, tapiţeria palpată, scaunele încercate, uşile mîngîiate, pernele bătătorite; înaintea volanului se mimează cu tot corpul conducerea maşinii. Obiectul este aici totalmente prostituat, apropriat: parte a cerului Metropolisului, Zeiţa este un sfert de oră mijlocit, săvîrşind în acest exorcism, însăşi mişcarea de promovare mic-burgheză.

În româneşte de G.H.



HENRI LEFEBVRE

Această lume al cărei simbol este un automobil

Automobilul este obiectul-rege, lucrul-pilot. Nu-i rău s-o repetăm. Acest obiect prin excelenţă impune multiple comportamente în mai multe domenii, de la economie la vorbirea obişnuită. Circulaţia face parte din funcţiile sociale şi se clasează în primul rînd. Ceea ce determină prioritatea locurilor de parcare, a căilor de acces, a unui serviciu de drumuri adecvat.

În faţa acestui « sistem », oraşul se apără rău. Acolo unde a existat, acolo unde supravieţuieşte, tehnocraţii sînt gata să-l demoleze. Unii specialişti au ajuns să definească cu un termen general avînd rezonanţe filozofice şi raţionale — urbanismul — consecinţele circulaţiei generalizate, extinsă la absolut. Spaţiul se concepe după exigenţele automobilului. Noţiunea « a circula » se substituie aceleia de « a locui » şi aceasta dintr-o pretinsă raţionalitate tehnică. Este adevărat că pentru mulţi, automobilul este o parte din « locuinţa » lor, adică un « fragment esenţial ».

Poate ar fi aici locul potrivit să stăruim asupra cîtorva fapte curioase. În circulaţia automobilistică, oamenii şi lucrurile se acumulează, se amestecă fără a se întîlni. Este un caz surprinzător de simultaneitate fără schimb, fiecare element rămînînd în « cutia » lui, fiecare bine închis în carapacea sa. Ceea ce contribuie de asemenea să degradeze viaţa urbană şi să creeze « psihologia » sau mai curînd psihoza conducătorului de maşină.

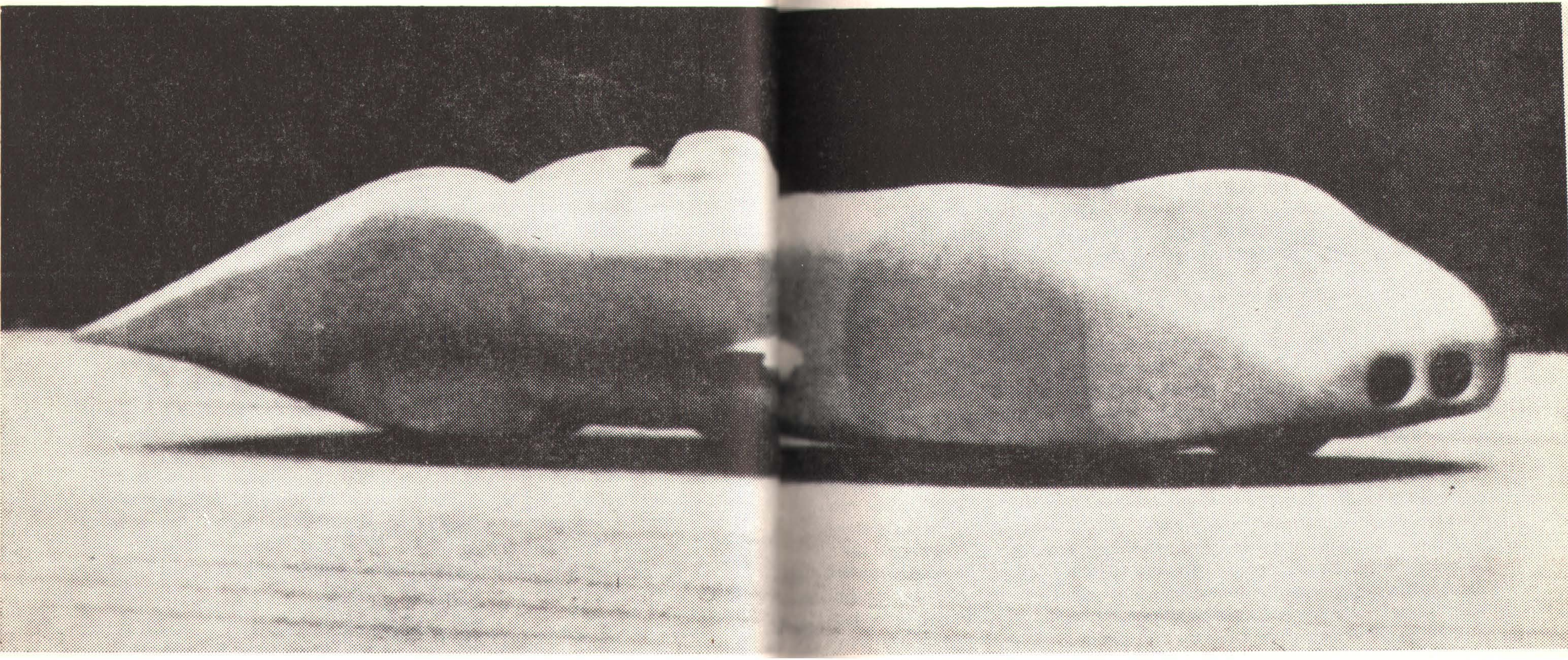
---

* Henri Lefebvre, profesor de sociologie la Facultatea de Litere din Nanterre. Fragmentul tradus face parte din lucrarea sa « La vie quotidienne dans le monde moderne» ed. Gallimard — 1968.

Pe de altă parte, pericolul real, dar slab și cifrat dinainte, nu împiedică decît în mică măsură pe oameni să-și « asume riscurile ». Automobilul, cu răniții și morții lui și cu drumurile însîngerate, este o rămășiță de aventură în cotidian, puțină bucurie autentică, puțin joc.

Interesant este să menționăm locul pe care automobilul îl ocupă în singurul sistem global pe care l-am descoperit: structura alibiurilor. Alibi pentru erotism, alibi pentru aventură, alibi pentru modul de « a locui » și sociabilitatea urbană, automobilul este o piesă din acest « sistem », care se dezintegrează îndată ce-l descoperim.

Obiect tehnic sărac, condiționat de o analiză funcțională (să circuli, deci « să mergi » — să utilizezi o energie considerabilă risipind-o — să luminezi drumul, să schimbi direcția și viteza) și de una structurală (motor, șasiu și caroserie, aparatură) destul de simplă, automobilul figurează de asemenea într-o analiză funcțională și



structurală simplă şi săracă a societăţii. El ocupă aici un loc important care tinde să devină preponderent. El determină o practică (economică, psihică, sociologică etc.) El se vrea (îl voim « inconştient ») obiect total. El poartă un sens (absurd).

În realitate — şi pe bună dreptate — automobilul nu cucereşte şi « structurează » societatea, ci cotidianul. *Automobilul îi impune legea lui. El contribuie puternic să « consolideze », cotidianul să-l fixeze pe planul lui, să-l planifice. Cotidianul, într-o largă măsură, înseamnă astăzi zgomotul motorului, folosinţa lui « raţională », exigenţele producţiei şi ale repartiţiei automobilelor, etc.*

Şi asta nu-i totul. Maşina-automobil nu se reduce la un obiect material înzestrat cu o oarecare tehnicitate, mijloc şi mediu social-economic, purtător de exigenţe şi constrîngeri. Automobilul dă naştere la Ierarhii: *ierarhia perceptibilă şi sensibilă (grandoare, putere, preţ) se dublează de o ierarhie mai complexă şi mai subtilă, aceea a performanţelor.*

Jocul acestor două ierarhii este suplu. Ele nu coincid. Între ele, este un întreg « decalaj », o stare intermediară. Adică un loc pentru conversaţie, discuţie, controversă. Pe scurt pentru cuvînt.

În locul definit pe scara materială nu corespunde termen cu termen un loc pe scara performanţelor. Pot să cîştig grade, puncte. Într-un mic grup, pot să devin (pentru cîteva minute, sau cîteva zile) campionul. Fireşte am limite, dar unde? Dacă am depăşit o maşină mai puternică, mi-am modificat locul în ierarhie urcînd de pe o treaptă pe o alta mai înaltă, care se oferă celor îndrăzneţi, făcînd apel la abilitate, deci la libertate.

Şi o să discut cu pasagerii, cu prietenii mei, îndelung, emoţionat, mai ales dacă mi-am asumat riscuri. În aceste condiţii, ierarhia nu mai pare opresivă. Ea devine integrativă.

•

Observăm că acest statut al obiectului-automobil seamănă cu statutul corpului uman în relaţiile sale cu sportul. Aici există ierarhia fizică (greutate, forţă, talie etc.), ierarhie a performanţelor, ciocnire a celor două categorii.

Dar această dublă ierarhie corespunde (inadecuat, *aşadar în mod foarte suplu şi este în joc interesul său pentru toţi şi în consecinţă pentru analist) ierarhiei sociale. Există aici analogie (nu strictă omologie) între ierarhia confortului social şi aceea a automobilelor. Cum aceste categorii nu coincid, trecem neîncetat de la una la cealaltă, fără a găsi locul unei opriri definitive. Caracterul niciodată definit, nici totdeauna reversibil, totdeauna repus în discuţie — şi totuşi imperios — al clasamentului îngăduie un număr ridicat de combinaţii, confruntări, evaluări.*

Rezultă astfel că existenţa practică a automobilului, în măsura în care-i instrument de circulaţie şi utilaj de transport, nu este decît o porţiune a existenţei sociale a omului. Acest obiect cu adevărat privilegiat are o dublă realitate mai intensă, înzestrată cu o mai puternică duplicitate decît celelalte: sensibilă şi simbolică, practică şi imaginară.

Ierarhizarea este în acelaşi timp exprimată şi plină de înţeles, suportată, agravată de simboluri. Automobilul este simbolul statutului social, al prestigiului. La automobil totul este vis şi simbol: de confort, putere, prestigiu, viteză.

În practică se suprapune consumarea semnelor. Obiectul devine magic. Intră în vis. Limbajul despre el se alimentează din retorică şi acoperă imaginarul. Înseamnă un obiect împovărat de sens într-un ansamblu împovărat de sens (cu limbajul, cuvintele sale, retorica lui). Semn al consumului şi consum de semne, semne ale fericirii şi fericire prin semne, învălmăşindu-se, intensificîndu-se sau neutralizîndu-se reciproc.

Maşina-automobil cumulează rolurile. Automobilul rezumă constrîngerile cotidianului. El împinge la extrem privilegiul social acordat intermediarului, mijlocului. În acelaşi timp, el condensează eforturile pentru a ieşi din cotidian, reintegrînd aici jocul, riscul, sensul.

Acest obiect are codul său: codul drumului. Fără comentarii. Exegeza semantică, semiologică, semiotică a codului rutier umple de pe acum volume. Rămîne prototipul « subcodurilor » ce constrîng, a căror importanţă maschează absenţa de sens şi a unui cod general al societăţii.

Codul arată rolul semnalelor. « Corpus »-ul pe care un exeget hotărît să ducă pînă la capăt explorarea semiologică (şi sociologică) a automobilului ar putea să se sprijine, ar trebui să depăşească acest cod şi să-şi alăture alte documente, texte legale, ziaristice sau literare, anunţuri publicitare, etc. Obiectul-pilot a stîrnit nu numai un sistem de comunicare, dar şi organisme şi instituţii care se servesc de el şi îl servesc.

Aici, atingem comicul sau mai curînd caraghioslîcul situaţiei. Despre aceste subsisteme, noi credem că tind spre pleonasm, spre distrugerea prin tautologie. Obiectul, aici, distruge şi pe urmă se distruge. Turismul distruge locul turistic prin faptul că atrage aici mulţimea şi că un asemenea loc (oraş, peisaj, muzeu) nu prezintă alt interes decît acela al unei întîlniri, ce s-ar putea petrece aiurea, n-are importanţă unde.

Cît despre automobil, degeaba veţi pustiii oraşe şi cîmpii, el va ajunge mai curînd sau mai tîrziu la punctul de saturaţie. El tinde spre această limită, spaima specialiştilor în circulaţie: « gerul » final, imobilitatea înţepenită de inextricabil.

Aşteptînd această limită totdeauna împinsă înapoi, totdeauna fascinantă, conducătorii de automobile, în Germania sau în America se opresc îndelung în moteluri pentru a contempla valul de maşini pe autostrăzi şi găsesc în acest spectacol o satisacţie (mare, dacă nu perfectă).

Ştim, din practică şi datorită teoriei scoaterii din uz, cum « îmbătrînirea » automobilelor este prevăzută, amenajată, programată. Abia vom forţa nota (metaforă sau calambur?) afirmînd că automobilul se erijează astfel în simbol general al autodistrugerii. Şi cu acest titlu încă, trecînd drept « bun de consumaţie durabil », solicitînd construirea de structuri permanente (axe de circulaţie, fluxuri calculate), el ocupă un loc mai mult decît onorabil în sistemul alibiurilor.

În româneşte de A.B.

Pledoarie pentru automobil

Secolul 19 a fost al vaporului.

Se gîndea în preajma anului 1890 că electricitatea va stăpîni în veacul următor. Totuşi din 1900, un fenomen irezistibil — mai întîi francez, apoi american, pe urmă mondial — se intensifică demonstrînd că epoca noastră va fi a automobilului.

În ultima treime a secolului nostru, constatăm că în pofida grandioaselor descoperiri în ce priveşte avionul, atomul şi spaţiul cosmic, cel de al douăzecilea veac rămîne al automobilului, deoarece el va modela condiţia umană pentru răul ca şi pentru binele ei.

Fenomen util sau dăunător? Părerile sînt împărţite. Cei mai mulţi dintre contemporanii noştri apreciază că automobilul este, după roată, cel mai mare progres al istoriei omeneşti.

Totuşi, se ridică unele voci împotriva acestei păreri.

AUTOMOBILUL ABSURDITATE ECONOMICĂ?

... Alfred Sauvy încearcă să demonstreze că automobilul nu este o zînă binefăcătoare « aşa cum o publicitate abilă personificată prin şeful său, Bibendum — uriaşul bun al legendei care şopteşte la ureche înţelepciunea şi ispita — vrea să facă să se creadă ».

Şi cu lovituri de bardă, economistul nostru atacă violent toate ideile îndeobşte admise. El afirmă:

Nu numai că automobilistul nu plăteşte prea multe impozite, ci dimpotrivă, prea puţine, deoarece taxele în acest domeniu n-au fost practic majorate din 1957, pe cînd vinul, cinematograful şi locuinţele sînt mult mai greu grevate.

Că ar trebui mai bine să se construiască mai multe locuinţe, spitale şi mai puţine autostrăzi.

Că, prin facilităţile care i se acordă, automobilul « ucide » calea ferată, în timp ce publicitatea despre primul trîmbiţează contrariul.

Că publicul n-aude decît această voce a publicităţii, fiindcă singurele două surse de informaţie ale ziariştilor de specialitate « adesea foarte oneste » — recunoaşte Sauvy — sînt Uniunea rutieră şi Camera sindicală a constructorilor de automobile.

Că este absurd să-i vedem pe tineri sacrificîndu-şi locuinţele pentru automobil.

Şi în sfîrşit, că hecatomba pe drumurile franceze este scandaloasă şi inadmisibilă.

Îl cunosc pe Alfred Sauvy de cincizeci de ani. Am fost camarazi de clasă la colegiul Stanislas. Inteligent, curajos, sportiv, este un spirit limpede, uneori cu tendinţe paradoxale.

Fără îndoială va fi surprins că un admirator al automobilului va recunoaşte adevărul unora din argumentele sale. Acordul meu total în ce priveşte denunţarea masacrului rutier nu-l va mira.

Ca răspuns la rechizitorul său îl voi face să observe simplu aceasta: omul modern iubeşte automobilul.

Cu toată valoarea demonstraţiei sale, cu toată convingerea lui, Alfred Sauvy se simte oare capabil să convingă un om care iubeşte?

Cînd un martor lucid îi atrage atenţia amantului că iubita lui este cheltuitoare, neglijentă şi proastă gospodină, va mai stărui dacă i se răspunde: « O iubesc? ». Nu va mai putea să discute.

AUTOMOBILUL, SIMBOL DETESTAT

... Ce-i rămîne omului şi mai ales celui tînăr — dacă nu mai crede în noţiu nile de patrie, religie şi familie?

Nimic?

Ba da. Îi rămîne automobilul.

Printr-un fenomen curios, omul modern regăseşte în această masă de plastic şi oţel o personalitate, o viaţă şi un oarecare ideal.

Neofitul înţelege foarte repede că automobilul său este mai mult decît o abilă îmbinare de piese mecanice. Impulsurile lor îi provoacă reacţii neprevăzute şi uneori primejdioase. Curînd atribuie automobilului o personalitate, şi, dacă este puţin poet, îi descoperă un suflet. Atunci el acceptă analogia şofer-automobil şi călăreţ-cal. În timp ce nu i-ar trece niciodată prin cap să-şi compare maşina de spălat sau televizorul cu un cal pur sînge.

Ce ideal găseşte omul în automobilul lui? Libertatea. Puterea.

Densitatea crescîndă a populaţiei, înghesuiala, regulamentele tentaculare îi zmulg progresiv puţina sa libertate. Iar senzaţia delicioasă de evadare şi de libertate care-l stăpîneşte pe om la volan, fiecare o cunoaşte. Inutil s-o descriem.

Noţiune mai puţin pură decît aceea de libertate, aceea de putere. Sclav al societăţii de consum, cel ce conduce o asemenea maşinărie nu se simte o fărîmă de forţă decît în interacţiune cu alte maşinării. Cînd acest robot urcă în automobilul său, el îşi regăseşte calitatea de om. O presiune a degetului pentru a îndruma maşina, o atingere cu piciorul pentru a o lansa în viteze ameţitoare — şi el devine un supraom. Senzaţie de putere suspectă, căci trezeşte complexul de superioritate şi libido-ul. Un psiholog îmi spunea că automobilul le stîrneşte unora o emoţie sexuală şi poate să-împingă la violenţă — şi precum se ştie — şi la desfrîu.

Fireşte, nu mă gîndesc că automobilul poate să constituie idealul uman al viitorului.

Idealuri pe măsura omului de mîine?

Pentru europeni să creeze Europa. Sarcină la fel de exaltantă ca aceea a pionierilor americani ce au creat Statele Unite.

Şi, mai ales să zmulgă umanitatea de la foamete.

Dacă nu se iau măsuri chiar de acum, în anul 2000, din şase miliarde de locuitori vor fi două miliarde de prost-hrăniţi şi două miliarde de muritori de foame. Şi noi ce facem? Nimic. Efortul gigantic al umanităţii care ar trebui să fie întreprins în acest sens se concentrează în întregime asupra atomului şi spaţiului cosmic. Să acumulezi bombe atomice e criminal. Să trimiţi un om în lună e inutil. Am face mai bine să medităm asupra cuvintelor lui Montesquieu: « Nu există o dereglare mai rea a spiritului decît să voieşti superfluul atunci cînd n-ai deloc necesarul ».

AUTOMOBILUL, INDUSTRIE-PILOT

Automobilul joacă în economia modernă rolul capital de industrie-pilot.

Între 1900 şi 1920, automobilul a fost în lume industria de vîrf. Pe urmă, industriile aeronautice — atomică în 1950 şi astronautică în 1957 — au preluat schimbul.

Pentru a înţelege raporturile de bază, să examinăm cifrele americane.

În Statele Unite sînt actualmente cam cincisprezece mii de ingineri în industria de automobile. În cursa pentru cucerirea spaţiului cosmic, în aceeaşi ţară, NASA foloseşte 33 de mii de salariaţi de stat. Pe de altă parte, 20 de mii de întreprinderi publice şi particulare — utilizînd patru sute de mii de ingineri şi tehnicieni — lucrează pentru NASA.

Bugetul pentru industria astronautică va fi în acest an superior cu 5 miliarde de dolari, în timp ce investiţiile totale ale lui « General Motors », cel mai mare constructor din lume în acest doemniu, se ridică la un miliard de dolari, cifră de pe acum fantastică.

Dacă acest efort prodigios serveşte numai să se trimită un om în lună, înseamnă o imensă dereglare a spiritului. Dacă serveşte să întărească un prestigiu, să se obţină o hegemonie sau să se pregătească o bază atomică, înseamnă o pervertire a spiritului.

De la Henri Ford, cam prin 1905, industria de automobile a căutat — în afară de progresele tehnice — să fabrice totdeauna mai bun pentru mai puţin scump.

În 1914, afirmă Jean Fourastié, trebuiau 25.000 de ore de lucru pentru a cumpăra cea mai puţin scumpă dintre maşinile Renault. În 1967, automobilul « 4L» revine la 1550 de salarii orare, adică de 16 ori mai puţin; trebuie ţinut seama totodată de abisul — în ce priveşte calitatea — care desparte « 4 CV »-ul de acum, de automobilul din 1914. Dacă încercăm să traducem în cifre cît ar costa o maşină tip 1967 cu tehnica dinainte de 1914, constatăm că « 2CV »-ul ar valora 60 de milioane franci vechi.

Rezultat spectacular!

Punct important: nu se mărgineşte numai la automobil. Toate celelalte industrii profită de pe urma acestei uriașe munci efectuate. Şi dacă avem astăzi frigidere, maşini de spălat, magnetofoane, aparate de ras electrice şi alte maşini la fel de excelente de asemenea la prețuri reduse — o datorăm industriei de automobile.

În Franța industria de automobile nu este numai industria-pilot, dar de asemenea prima. Cele cîteva cifre pe care le vom cita sînt elocvente în ariditatea lor, mai mult decît orice argument.

În fabricarea de automobile noi, cifra de afaceri: 18 miliarde de franci în 1965 (3% din cifra globală a industriei).

În reparații și întrețineri: 13 miliarde.

Industria de automobile furnizează: 16% din resursele statului (taxe diverse și de vamă); 8% din valoarea totală a exporturilor.

Ea consumă: 12% din producția siderurgică; 50% din producția de oțeluri speciale; 50% din producția de cauciuc. Ea folosește — direct sau indirect: 1.450.000 de lucrători și asigură existența la 4.500.000 de francezi.

Nu este un frumos tablou de onoare?

Dar încă mai mult.

Automobilul este cheia dezvoltării țărilor subdezvoltate.

De asemeni, el este, oricît ar contesta unii, o sursă de civilizație și de cultură.

AUTOMOBILUL, INSTRUMENT DE CULTURĂ INTELECTUALĂ ȘI ARTISTICĂ

...Răspîndirea automobilului permite contemporanilor noştri să-şi regăsească nomadismul natural.

În vîltoarea întîmplătoare a călătoriilor sale, cel ce călătoreşte cunoaşte frumusețea orașelor, a peisajelor, a muzeelor pe care altfel nu le-ar fi descoperit.

Emblema pneurilor MICHELLIN, omulețul care astăzi, nelipsit de pe coperta ghidurilor Michellin, însoţeşte turiştii din întreaga lume.

Acest iureş nu prezintă decît avantaje. Pe bună dreptate Henri Lefebvre observă: « turismul distruge locul turisitic numai prin faptul că atrage aici mulţimea şi că un asemenea loc nu prezintă alt interes decît acela al unei întîlniri, ce ar putea să se petreacă aiurea, n-are importanţă unde ».

Puţin mai înainte, Henri Lefebvre se plîngea de contrariu. El critica automobilul pentru că închide pe cel care îl conduce în « cutia » lui creînd o « simultaneitate fără schimb ». Dacă schimbul nu se produce în timpul parcursului, intervine la sosire şi chiar, fără îndoială, în mod exagerat.

Pe de altă parte, dacă mulţimea distruge o parte din frumuseţea aşezărilor, această frumuseţe rămîne infinit superioară acelei a locuinţei citadine a călătorului. În ciuda îmbulzelii de la 15 august, trecătorile Tarn-ului vor rămîne totdeauna mai grandioase decît o stradă din Ménilmontant.

Fernand Picard scria că automobilul nu numai că îngăduie turiştilor să descopere comorile artistice ale provinciilor noastre, dar de asemenea şi bogăţiile gastronomice. El constată că au apărut la mesele noastre mîncăruri din Berry, Jura şi Orléanais, care înainte erau necunoscute.

Cine nu-şi aminteşte de un răsărit de soare pe drum, de miresmele unei păduri, de murmurul unui torent de munte, de sculpturile unei catedrale?

Farmec, poezie, cultură!

Bucuriile automobilului!

●

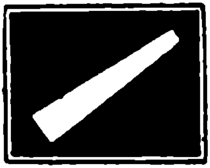
...După examenul obiectiv al faptelor constatăm că — dacă automobilul precum orice creaţie umană, prezintă inconveniente, mai ales prin folosirea lui abuzivă —suma avantajelor pe care le aduce ne conduce la un bilanţ foarte pozitiv.

Dacă dimpotrivă, apreciem folosirea automobilului în Franţa după tributul ce-l aduce în vieţi omeneşti — atunci apărătorul îşi pierde siguranţa. Dosarul său devine mediocru. La examen este chiar rău.

Asupra acestui punct precis, Alfred Sauvy şi sociologii au dreptate.

Automobilul, sau mai degrabă automobilistul francez nu este de apărat.

Le Figaro Littéraire nr. 1159 din 22 iulie 1968 pp. 8—10



LEWIS MUMFORD

Autostrada și orașul

Cînd în 1957 poporul american, prin reprezentanții săi din Congres, a votat un program pentru extinderea autostrăzilor în valoare de douăzeci și șase miliarde de dolari, cea mai indulgentă ipoteză ce se poate face în legătură cu această acțiune, este că imensa majoritate a populației nu a avut nici cea mai vagă idee despre ceea ce s-a petrecut atunci. În următorii cincisprezece ani își va da seama cu siguranță; dar atunci va fi prea tîrziu pentru a se corecta toate prejudiciile aduse orașelor și peisajului nostru rural — și nu mai puțin organizării eficiente a industriei și transportului — din cauza unui program rău conceput și absurd de dezechilibrat.

Totuși, dacă cineva ar fi prevăzut consecințele mai înainte ca această enormă sumă de bani să fi fost votată de Congres sub aspectul specios, ba chiar necinstit, al unei măsuri de apărare națională, este îndoielnic dacă compatrioții noștri și-ar fi plecat suficient urechea ca să înțeleagă, sau dacă ar fi fost capabili să-și schimbe hotărîrea în cazul cînd ar fi înțeles. Căci stilul american de viață nu se bazează numai pe transportul auto, ci pe o religie a automobilului, iar sacrificiile pe care oamenii sînt gata să le facă pentru această religie se află dincolo de sfera criticii raționale. Poate că singurul lucru ce i-ar putea trezi la realitate pe americani, ar fi o demonstrație clară a faptului că programul autostrăzilor va face să dispară, în cele din urmă, aria de libertate pe care mașina particulară promitea că le-o rezervă.

Cîtă vreme mașinile erau în număr redus, acela care avea una era suveran; putea să meargă unde dorea și să oprească în orice loc; mașina însăși părea o născocire compensatoare în vederea expansiunii eului, sugrumat de înseși succesele noastre în domeniul mecanizării. Sentimentul acesta de libertate și putere rămîne un fapt, astăzi, numai în zonele de mică densitate și în spațiile libere. Larga răspîndire a unui astfel de mijloc de evadare a distrus făgăduiala de odinioară. Folosindu-și mașina pentru a fugi din metropolă, conducătorul auto descoperă că n-a făcut decît să transfere aglomerația din oraș pe șosea și, ca atare, s-o dubleze. Cînd ajunge la destinație, într-o suburbie îndepărtată, descoperă că peisajul rural pe care-l căuta a dispărut; de partea cealaltă, mulțumită autostrăzii, se întinde doar o altă suburbie, tot atît de monotonă ca și a lui. Pentru a avea un minimum de comunicare și sociabilitate în această viață extinsă, soția sa devine conducătoare auto prin ocupațiile zilnice, iar sumele cheltuite pentru a menține funcționarea acestui sistem îl lasă cu taxe școlare rușinos de mari, cu o poliție neadecvată, cu spitale slab înzestrate, zone de recreare supraaglomerate și biblioteci fără mijloace suficiente de întreținere.

Pe scurt, americanul şi-a sacrificat viaţa în integritatea ei maşinii, ca unul care, nebun de pasiune, îşi ruinează căminul spre a-şi risipi venitul pentru o amantă capricioasă ce-i promite plăceri de care nu se poate bucura decît ocazional.

Pentru majoritatea americanilor progresul înseamnă acceptarea a ceea ce e nou pentu că este nou şi înlăturarea a tot ce e vechi fiindcă este vechi. Dacă se urmăreşte o urcare rapidă a cifrei de afaceri, atitudinea poate fi salutară, dar pentru continuitate şi stabilitate în viaţă este un rău. Progresul, în sens organic, trebuie să fie cumulativ şi cu toate că o anumită lichidare a elementului vetust e totdeauna necesară, putem pierde o parte din cîştigul oferit de noua invenţie dacă înlăturăm în mod automat toate inovaţiile încă preţioase care au precedat-o. În domeniul transportului, din nefericire, ideea demodată a progresului liniar predomină. Acum cînd automobilul devine universal, mulţi sînt convinşi că mişcarea pedestră va dispare, iar sistemul de căi ferate va fi abandonat cu timpul. Într-adevăr, mulţi dintre susţinătorii construirii de autostrăzi vorbesc ca şi cum acea zi ar fi sosit de pe acum, sau dacă nu, ei au toate intenţiile s-o vadă mijind cît de curînd. Rezultatul este că, în realitate, am strivit automobilul punînd în sarcina acestui unic mijloc de transport orice fel de călătorie. Nici maşinile, nici şoselele noastre nu pot să-şi ia asupra lor o asemenea povară. În plus, această concentraţie excesivă distruge rapid oraşele fără a lăsa ceva mai bun în loc.

Ce scop are transportul? Iată o întrebare pe care constructorii de şosele nu şi-o pun niciodată, după cît se pare, probabil pentru că iau drept bună convingerea că transportul există în scopul de a furniza debuşeele adecvate industriei automobilistice. A spori numărul maşinilor, a permite conducătorilor auto să parcurgă distanţe tot mai lungi, spre cît mai numeroase locuri, cu viteze din ce în ce mai mari, a devenit un scop în sine. Oare această suprautilizare a maşinii nu consumă tot mai mari cantităţi de benzină, ulei, beton, cauciuc şi oţel, şi în felul acesta nu oferă însăşi baza pentru o expansiune a economiei? Desigur, dar nici unul dintre aceşti factori nu reprezintă scopul esenţial al transportului. Scopul transportului este de a aduce persoane sau mărfuri în locurile în care sînt necesare şi de a concentra cea mai mare varietate de bunuri şi oameni în cadrul unei zone limitate pentru a lărgi posibilitatea alegerii, fără a face necesară călătoria. Un bun sistem minimalizează transportul inutil; în orice caz, oferă o variaţie de viteză şi de modalităţi pentru a satisface diversitatea scopurilor umane.

Difuzare şi concentraţie sînt cei doi poli ai transportului: prima cere o reţea de drumuri strîns articulată — de la potecă pînă la autostrada-expres cu şase coridoare şi pînă la sistemul transcontinental de căi ferate; a doua cere un oraş. Sistemele noastre majore de autostrăzi sînt concepute, în interesul vitezei, ca organizaţii liniare, ca artere, cu alte cuvinte. Concepţia ar fi judicioasă, cu condiţia ca arterele majore să nu fie supradezvoltate, cu excluderea tuturor elementelor minore de transport. Proiectanţii de şosele trebuie să-şi dea seama că aceste artere nu trebuiesc împlîntate în ţesutul delicat al oraşelor noastre; sîngele pe care-l fac să circule trebuie mai curînd să pătrundă printr-o reţea minuţioasă de vase sangvine mai mici şi de capilare. Încă din 1929, Benton Mac Kaye a elaborat analiza raţională a unei dezvoltări judicioase a autostrăzilor, după concepţia « Austostrăzii fără Oraşe », avînd drept corolar « Oraşul fără Autostrăzi ». În sfertul de veac care a trecut de atunci, toate elementele concepţiei lui Mac Kaye au fost executate, afară de ultimul — cu siguranţă nu cel mai puţin important.

În multe privinţe autostrăzile noastre nu sînt numai lucrări măreţe de inginerie, ci adevărate opere de artă: cîteva din ele, ca Taconic State Parkway din

New York, pot sta alături de cele mai de seamă creații ale noastre din alte domenii. E adevărat că nu orice autostradă străbate un ținut ce oferă atît de încîntătoare prilejuri unui constructor de șosele înzestrat cu imaginație, cum a fost cazul cu această cale rutieră. Dar nici orice inginer nu e la înălțimea împrejurărilor așa cum au fost proiectanții acestei autostrăzi, care au trasat benzile betonate, cu delimitări distincte, de-a lungul crestelor, urmînd contururile reliefului. Astfel, printr-o unică stratagemă au evitat orașele și satele și au deschis peste tot cuprinsul ținutului mari perspective, puse în valoare printr-o profuziune de tufișuri înflorite, plantate pe marginile porțiunii carosabile. Dacă acest model de farmec și frumusețe ar constitui un criteriu permanent, inginerii de șosele n-ar mai aluneca atît de des în eroarea asalturilor brutale împotriva peisajului și a ordinei urbane. Așa cum procedează, ei se preocupă exclusiv de viteză și volum de trafic, trasînd ruta de-a curmezișul ținutului prin excavări și explozii spre a o scurta cu cîteva mile, fără ca totuși să facă mai puțin deprimantă întreaga călătorie.

Poate că epoca noastră va fi etichetată de istoricul viitorului drept epoca buldozerului și a armelor de exterminare, căci în multe părți ale țării construirea unei șosele are asupra vegetației și structurilor umane aproape același rezultat ca și trecerea unui uragan sau suflul bombei atomice. Reaua deprindere a excavărilor cu buldozerul nu se manifestă nicăieri atît de dezastruos ca în apropierea unui centru urban. Atîta vreme cît inginerul de șosele consideră că opera sa e mai importantă decît celelalte funcțiuni umane pe care le deservește, el nu șovăie să devasteze păduri, cursuri de apă, parcuri și cartiere de locuințe, pentru a-și croi direct drumul pînă la presupusa lui destinație.

Eroarea fatală care s-a făcut este aceea de a sacrifica orice altă formă de transport automobilului particular — și de a oferi, ca unică alternativă pentru distanțe mari, avionul. Este evident însă că fiecare tip de transport își are utilitatea sa specială și o politică chibzuită a transportului trebuie să caute să perfecționeze orice mijloc, obținînd de la fiecare cele mai mari avantaje. Acest lucru nu poate fi realizat urmărindu-se numai vitezele mari și fluxul continuu. Dacă dorim prilejuri pentru a ne cunoaște vecinii și a profita de întîlniri întîmplătoare cu prietenii și colegii, o plimbare la pas cu trei kilometri pe oră într-un spațiu de mare densitate, fără vehicule inutile, e singurul mijloc de a ne satisface dorința. Dar dacă dorim să ducem urgent un chirurg la patul unui pacient la o distanță de 1500 km., cea mai rapidă autostradă e prea lentă. Și iarăși, dacă dorim să avem certitudinea că ne vom respecta angajamentul de a ține o conferință în vreme de iarnă, transportul pe calea ferată oferă o viteză mai sigură și o mai mare securitate împotriva reținerilor decît avionul. Nu există o modalitate sau viteză ideală: țelul urmărit de om trebuie să guverneze alegerea mijlocului de transport. De aceea e nevoie de un *sistem* mai bun de transporturi și nu de o simplă sporire a numărului de autostrăzi. E limpede că proiectanții programului nostru național de rețele stradale nu manifestă decît prea puțin interes pentru problema transportului. În zelul lor fanatic de a extinde autostrăzile, însăși alocația de fonduri arată că sînt gata să lichideze orice alte forme de deplasare pe uscat și pe apă. Rezultatul este o metodă de monotransport ineficace și grosolan de simplificată: un regres de la sistemul de deplasări complex și multilateral cu care ne făleam.

...După cum inginerii de autostrăzi au prea puține cunoștințe despre proiectarea urbană spre a corecta greșelile făcute prin introducerea primelor rețele de căi ferate în mijlocul orașului, tot așa ei au uitat, în chip ciudat de experi-

enţa noastră cu căile ferate aeriene; din nefericire majoritatea autorităţilor municipale au uitat şi ele. La mijlocul secolului al XIX-lea, calea aeriană părea sistemul cel mai facil şi mai modern de a introduce un nou fel de transport rapid în interiorul oraşului; iar în America, New-Yorkul a deschis drumul creînd patru asemenea linii numai pe insula Manhattan. Zgomotul trenului şi umbra construcţiei au scăzut valoarea proprietăţilor învecinate, chiar în scopuri comerciale; iar pilonii de sprijin constituiau un periculos obstacol pentru transportul pe sol. Atît de nesatisfăcător a fost transportul aerian chiar în oraşe ca Berlin, unde, spre deosebire de New York, Philadelphia şi Chicago, construcţiile erau destul de frumoase, încît, prin consimţămîntul public, construcţia subterană a înlocuit pe aceea de cale ferată aeriană în toate oraşele mari, cu toate că nimeni nu putea pretinde că deplasarea printr-un tunel e tot atît de plăcută ca şi în aer liber. Distrugerea vechilor căi ferate aeriene din New York a fost, în mod ironic, ovaţionată ca un triumf al progresului, exact în momentul cînd o nouă serie de căi aeriene se construiau, pentru a repeta aceleaşi erori la scară şi mai mare.

Ca şi calea ferată, autostrada a pus stăpînire în mod repetat pe cel mai preţios spaţiu de recreare pe care-l poseda oraşul, nu numai răpind teren destinat odinioară parcurilor, dar tăind accesul facil către zonele verzi din faţa apelor şi scăzînd valoarea lor de reconfortare şi repaos prin introducerea zgomotului circulaţiei şi a mirosului neplăcut al gazelor de eşapament, deşi zgomotul şi oxidul de carbon sînt atît de nocivi sănătăţii. Ca dovadă, asistăm la scandaloasa spoliere a parcurilor din bazinul fluviului Charles River la Boston, la blocarea arterelor din parcul Lake Front din Chicago (după îndepărtarea uzurpatorilor iniţiali, căile ferate), la sacrificiul barbar al unor vaste zone din Fairmount Park de la Philadelphia, la mutilarea parţială a parcului de pe litoral la San Francisco şi chiar şi la Paris, la distrugerea cunoscutei « Rive Gauche » a Senei.

Putem adăuga acestor crime sociale sute de alte exemple de jaf la drumul mare în orice alte zone metropolitane. Chiar cînd oamenii care se supun acestor anexări şi spolieri sînt vag conştienţi de ceea ce pierd, se resemnează fără să schiţeze altceva decît un uşor murmur de protest. Ceea ce nu înţeleg este că negociază un bun durabil pentru un avantaj foarte temporar, întrucît pînă nu vom subordona expansiunea autostrăzilor acelor exigenţe mai permanente ale proiectării regionale, fluxul circulaţiei de maşini va împovăra noi canale. Ceea ce iarăşi nu izbutesc să înţeleagă este că enorme sume de bani care intră în asemenea întreprinderi seacă banii publici necesari altor funcţiuni ale oraşului şi-l fac falimentar din punct de vedere social, dacă nu financiar.

Nici inginerul de şosele, nici proiectantul urban nu mai pot, dincolo de un anumit punct, să proiecteze condiţiile de confort în vederea satisfacerii unei populaţii în expansiune. În problema generală a presiunii populaţiei, politica regională şi naţională trebuie să se dezvolte în sensul deschiderii, în cuprinsul ţării, a noi regiuni de aşezare, dacă acea presiune atît de brusc apărută nu scade tot atît de fulgerătoar şi de neaşteptat. Dar nu poate exista nicăieri o proiectare judicioasă pînă cînd nu vom înţelege necesitatea de a stabili norme, sau limite ideale, pentru densitatea populaţiei. Majoritatea metropolelor noastre congestionate au nevoie de o densitate mai scăzută a populaţiei, cu mai multe parcuri şi spaţii libere, dacă-i vorba să fie îndeajuns de atrăgătoare spre a reţine măcar o parte din populaţia lor pentru o existenţă de zi şi de noapte; dar majoritatea comunităţilor noastre suburbane şi exurbane trebuie să-şi reproiecteze mari zone cu o densitate aproape dublă, poate, faţă de cea actuală, spre a avea mai la îndemînă facilităţile sociale, educative, recreative şi industriale de care

au nevoie. Atît suburbia cît şi metropola au nevoie de o formă regională de conducere, funcţionînd în organizaţiile particulare ca şi în formele publice, spre a-şi redistribui resursele şi facilităţile, în aşa fel încît întreaga suprafaţă să poată beneficia de ele.

A afirma acest lucru este echivalent cu a spune că atît congestia metropolitană cît şi împrăştierea suburbană sînt învechite. Înseamnă că o bună proiectare trebuie să elaboreze o schemă radical nouă pentru dezvoltarea urbană. În această problemă, politica publică din Statele Unite este în acelaşi timp o politică contradictorie şi de auto-zădărnicie. În loc să diminueze densitatea zonelor centrale, majoritatea planurilor de renovare urbană — şi nu mai puţin cele care vizează adăpostirea grupurilor ce trebuiesc subvenţionate — fie că menţin vechile niveluri de congestie, fie că dau naştere la niveluri şi mai ridicate decît existau în « slums »-urile pe care le-au înlocuit. Dar agenţiile de credit urban, federale şi particulare, pe de altă parte, au subvenţionat casa pentru o singură familie, neeconomică, rău proiectată, pe teren ieftin, tot mai depărtată de centrul oraşului; o politică ce a contribuit tot atît de mult ca şi ubicuitatea automobilului la promovarea curentului înspre suburbii.

În scopul cimentării acestor erori în cel mai solid chip posibil, politica noastră referitoare la autostrăzi maximalizează congestia din centru şi extinde aria dispersării suburbane — ceea ce am putea numi tendinţa metropolitantă de « a rupe rîndurile ». Cele trei agenţii publice interesate nu au nici un fel de legături oficiale unele cu altele, dar rezultatul total al eforturilor lor dovedeşte o dată mai mult că haosul nu are nevoie de planificare.

Fabricanţii de automobile aşteaptă cu încredere vremea cînd fiecare familie va avea două, dacă nu trei automobile. N-aş vrea să le refuz această speranţă, deşi îmi amintesc că a fost exprimată prima oară în 1929, cu puţin timp înainte de fatala prăbuşire a sistemului nostru economic, prea dornic de profituri mari ca să se salveze reducînd măcar temporar preţurile. Dar dacă nu vor ca automobilul să paralizeze viaţa urbană, trebuie să abandoneze fatala lor opţiune pentru maşinile indecent de hipertrofiate pe care le-au pus pe piaţă. Pentru o călătorie la distanţă mare, o maşină spaţioasă, dacă nu e exagerat de alungită, prezintă desigur, numeroase avantaje; dar pentru uzul citadin, să stăruim pentru o maşină adecvată necesităţilor oraşului: este absurd să construim oraşul pe măsura imaginaţiei umflate a fabricii din Detroit. Mărcile *Isetta* şi *Gogomobil* au şi arătat drumul; dar ceea ce ne trebuie este un vehicul şi mai mic, acţionat prin electricitatea furnizată de o puternică celulă de acumulator şi care urmează să fie inventată de aici înainte fiind exact opusul insolentelor noastre care de triumf.

Uşurinţa manevrării şi a parcării sînt virtuţile primordiale ale unui automobil; şi cea mai simplă metodă de a realiza acest lucru este aceea de a proiecta maşini mai mici. Aceste virtuţi lipsesc tuturor modelelor americane curente, afară de unul singur. Dar de ce trebuie să fie distruse oraşele noastre numai ca fantezia infantilă a fabricii Detroit să rămînă necontestată şi neschimbată?

Dacă vrem să profităm în cel mai înalt grad de noul nostru program de autostrăzi, trebuie să lăsăm în suspensie majoritatea căilor rapide propuse pînă cînd vom fi realizat alte două lucruri. Trebuie să refacem planul părţii centrale a oraşului în vederea circulaţiei pedestre şi trebuie să reconstruim şi să extindem formele publice de transport în masă. În extazul nostru faţă de automobil am uitat că pietonul e mult mai eficient şi mai flexibil. Pe vremea cînd Londra nu avea nici un fel de transport public, circa cincizeci de mii de oameni pe oră treceau zilnic peste *London Bridge* în drum spre lucru: o unică arteră. Transportul pe calea ferată poate aduce între 40—60 mii de oameni pe oră, pe un singur par-

curs, în timp ce căile noastre rapide cele mai bune, utilizînd mult mai mult spaţiu, nu pot deplasa peste patru pînă la şase mii de maşini. Chiar dacă numărul mediu al pasagerilor ar fi mai mare decît unu şi jumătate, ca în prezent, este evident cel mai costisitor şi ineficace mijloc utilizabil în orele de vîrf ale traficului. Cît despre pieton, am putea deplasa o sută de mii de oameni, prin străzile existente, să zicem din cartierul comercial al oraşului Boston pînă în faţa Consiliului Municipal, în curs de o jumătate de oră, şi am găsi loc suficient unde să staţioneze. Dar cîte ore lungi nu ne-ar trebui ca să-i deplasăm în maşini de-a lungul aceloraşi străzi? Şi ce-am face cu automobilele după ce ar ajunge la Consiliul Municipal? Sau unde am putea aduna, în primul rînd, aceste maşini? Pentru spaţii libere, distanţe mari şi densitate scăzută a populaţiei, automobilul este esenţial în prezent; pentru spaţiul urban, distanţe mici şi densităţi mari, pietonul.

Orice plan de transport urban trebuie, ca atare, să pună pietonul în centrul propunerilor sale, chiar dacă ar fi numai să faciliteze traficul pe roţi. Dar pentru a-l readuce pe pieton în centrul cadrului urban, trebuie să-l tratăm cu respectul şi cinstea pe care o acordăm astăzi numai automobilului, oferindu-i promenade plăcute, izolate de trafic, ducîndu-l la destinaţie, odată ce a intrat în limitele unui cartier de afaceri sau de locuinţe. Fiecare oraş trebuie să ia exemplul cum s-a creat Lijnbaan la Rotterdam sau noua zonă de magazine de la Coventry. Este absurd să spunem că acest lucru nu se poate face în America pentru că nimeni nu vrea să meargă pe jos.

Acolo unde mersul pe jos e înviorător şi stimulativ, din punct de vedere vizual, fie că sîntem într-un centru de magazine din Detroit sau pe Fifth Avenue, americanii sînt foarte dispuşi să umble. Picioarele îşi vor recăpăta funcţia lor, ca mijloc ideal de transport în vecinătate, odată ce se vor lua anumite măsuri de precauţie pentru mişcarea pedestră, aşa cum se procedează la Philadelphia atît în zona Independence Hall, cît şi în Penn Center. Dacă e să facem atractiv mersul pe jos, trebuie nu numai să ne îngrijim de arbori, trotuare spaţioase şi bănci, răzoare cu flori şi cafenele în aer liber, ca la Rotterdam: trebuie, în acelaşi timp, să scoatem din uz uniformitatea monotonă a zonării americane, care transformă suprafeţe vaste, prea întinse pentru mişcarea pedestră, în zone monovalente, în scopuri comerciale, industriale sau de locuit. (Drept rezultat, numai zonele mixte sînt interesante, astăzi, din punct de vedere arhitectural, în ciuda dezordinei lor).

De ce trebuie cineva să ia o maşină şi să conducă doi sau trei kilometri pentru a-şi cumpăra un pachet de ţigări sau o pîine, aşa cum se petrece adesea într-o suburbie? De ce, pe de altă parte, nu s-ar putea ca un număr tot mai mare de oameni să poată merge din nou pe jos la lucru, locuind în partea centrală a oraşului ca şi de altminteri să se poată întoarce acasă pe jos de la teatru sau de la concert? Acolo unde facilităţile urbane sînt compacte, americanului îi place încă să umble. Oare nu călătoreşte el multe mii de kilometri tocmai pentru a se bucura de acest privilegiu în centrele urbane istorice ale Europei? Şi nu parcurg atîţia kilometri, într-o seară, locuitorii periferiei oraşului Pittsburg, numai pentru plăcerea de a face o plimbare în Mellon Square? Nimic n-ar da mai multă viaţă centrelor noastre urbane, atît de degenerate, decît reinstalarea pietonului în locuri plăcute de plimbare, menite să transforme circulaţia într-o încîntare. Şi ce prilej minunat pentru arhitectură !

În timp ce fondurile şi subvenţiile federale se revarsă fără nici o restricţie către perfecţionarea autostrăzilor, cele două moduri de transport mai impor-

tante pentru oraşe — calea ferată pentru distanţe mari şi transport în masă şi metroul pentru călătorii mai scurte — sînt lăsate să lîncezească şi chiar să dispară. Ceva foarte asemănător s-a petrecut cu sistemul nostru poştal. În vreme ce timpul necesar pentru a livra o scrisoare la celălalt capăt al continentului s-a redus, timpul necesar distribuirii locale a crescut. Ceea ce necesita odinioară două ore, astăzi cere uneori două zile. În totalitatea sa, sistemul nostru poştal a decăzut la un nivel care ar fi fost considerat intolerabil acum treizeci de ani. În ambele cazuri, un sistem eficient a fost sacrificat unor noi industrii suprafavorizate — automobile, telefoane, avioane — pe cînd, dacă ar fi fost respectată integritatea sistemului însuşi, fiecare dintre aceste noi invenţii ar fi adăugat enorm la eficacitatea reţelei existente.

Dacă am putea învinge campaniile iraţionale care sînt astăzi în curs de desfăşurare, promovînd hotărîri mioape, probele raţionale în favoarea reconstruirii sistemului de transport în masă ar fi copleşitoare. Obiecţia curentă împotriva transportului în masă vine îndeosebi de la faptul că a fost lăsat să decadă: această decădere reflectă ea însăşi declinul general al zonelor centrale. În scopul de a menţine profiturile, sau, în multe cazuri, de a reduce deficitele, taxele au fost mărite, serviciile s-au aflat în descreştere, iar utilajul a devenit învechit fără a fi înlocuit şi ameliorat. Totuşi transportul în masă, necesitînd o suprafaţă mult mai mică în privinţa platformei drumului şi a priorităţii de circulaţie, poate debarca de zece ori mai multe persoane pe oră decît automobilul particular. Aceasta înseamnă că dacă astfel de mijloace ar fi lăsate să cadă în desuetudine în centrele noastre metropolitane — cum a fost lăsat să dispară în al treilea deceniu al secolului acel sistem interurban de troleie electrice formînd o reţea completă şi eficientă — am avea nevoie, probabil, de un număr de autostrăzi arteriale de zece ori mai mare decît cel existent pentru a aduce în oraş numărul actual de călători zilnici şi de un spaţiu de parcare de cel puţin zece ori mai mare pentru a-i satisface. În acea masă încurcată de autostrăzi, schimburi reciproce şi locuri de parcare, oraşul n-ar mai exista nicăieri: un teren mecanizat fără valoare, sub o nesfîrşită procesiune de roţi.

Adevărul este că sistemul de transport unidimensional, numai prin automobil, reduce la o dezastruoasă calamitate dezvoltarea urbană, chiar dacă numărul vehicolelor şi al populaţiei nu ar creşte an de an. Întîmplarea face că populaţia din centrul oraşelor noastre mari a rămas stabilă în ultimii ani; în multe cazuri descreşterea care a început la New York încă din 1910 pare a fi încetat. Aceasta înseamnă că e posibil să se fixeze o limită maximă a influxului zilnic de muncitori şi să se elaboreze un sistem permanent de transport în masă care îi va aduce şi-i va duce înapoi cît mai plăcut şi eficient cu putinţă.

Cu timpul, dacă proiectele de renovare urbană vor fi suficiente ca număr pentru a permite proiectarea unui sistem de căi directe urbane minore, la nivelul solului, ocolind cartierele, chiar circulaţia cu automobilul va putea juca un rol preţios în planul de ansamblu — cu condiţia, desigur, ca maşini de oraş minuscule să ia locul dinozaurilor cu coada lungă care blochează metropolele noastre. Dar ideea că automobilul particular poate înlocui transportul în masă, este susţinută numai de aceia care doresc să vadă oraşul însuşi dispărînd şi împreună cu el civilizaţia complexă şi multilaterală pe care o face posibilă aglomerarea urbană. (. . .)

În româneşte de MIRCEA PĂDURELEANU

JOHN B. RAE

Nori deasupra industriei americane

Fenomenul de după cel de-al doilea război, cunoscut drept marea cursă a cailor-putere avea să se termine mai devreme sau mai tîrziu. Automobilul obişnuit, pentru pasageri, avea o limită de utilitate în ceea ce priveşte dimensiunile şi capacitatea, dar după anul de culme 1955, această limită a fost depăşită. Automobilele au devenit din ce în ce mai costisitoare, atît la achiziţie cît şi după aceea, pentru a fi întreţinute. Creşterea preţului se manifesta prin tot felul de cheltuieli suplimentare, ceea ce-i făcea pe umorişti să observe destul de dureros că cel care cumpără un automobil nou trebuie să fie în stare nu numai să achiziţioneze vehicolul ci şi să-şi permită un garaj nou şi mai mare. Totuşi, reacţia consumatorilor a fost surprinzător de înceată. Producătorii puteau protesta cu destule justificări că ofereau clientului ceea ce aparent acesta îşi dorea, invocînd faptul că modelele cele mai puţin luxoase erau cele care se vindeau cel mai greu.

În aer începuseră să se adune norii. Vînzarea automobilelor mici, străine, continua să crească, deşi totalul lor de 60 de mii în 1955 reprezenta mai puţin de 1% din vînzările de vehicole cu motor în Statele Unite. Cu toate acestea, era cu neputinţă să nu ţii seama de modelele standard Volkswagen, Hillman, Renault, sau Morris care nu constituiau o atracţie doar pentru entuziaştii automobilului de sport. La vremea aceea, vînzarea lor era explicată ca o manifestare a respectabilităţii sociale sau ca un plus pentru familiile cu mai multe automobile, al căror număr creştea în Statele Unite. Ar putea fi semnificativ şi faptul că automobilul Rambler vîndut în 1955 în număr de 85 mii de bucăţi, dublase astfel recordul său de vînzări ; dar trecu neobservat, deoarece toate genurile de automobile s-au vîndut bine în 1955, în timp ce American Motors continua să piardă bani cu experienţa lui Romney.

Trezirea la realitate a survenit de îndată ce producţia de automobile începu să alunece de pe culmea atinsă în 1955 şi întreaga economie naţională trecu prin criza din 1957—1958. Faţă de altele, criza aceasta poate fi

socotită drept moderată, dar a dus la reluarea unui obicei aproape uitat, acela de a privi mai întîi listele de prețuri și de a calcula cheltuielile de circulație și întreținere. Astfel, paradoxal, situația economiei, care devenise îngrijorătoare pentru producătorii principali, a contribuit la prosperitatea firmei American Motors. Insistența lui Romney și credința sa fură răsplătite pînă la urmă, deoarece producția tipului Rambler crescu pînă la cifra sutelor de mii și continuă astfel pînă cînd în 1960 atinse jumătate de milion. Simultan, importul de automobile străine se ridică vertiginos la cifra de 700 de mii în 1959, ceea ce reprezenta aproximativ 10 la sută din producția internă de vehicole motorizate a anului, sau 12 la sută, dacă ținem seama numai de automobilele de pasageri. Aproape jumătate din numărul total provenea din Germania occidentală, mai ales foarte popularul Volkswagen. Regatul Unit se afla pe locul doi și apoi urmau, în ordine, Franța, Suedia, Italia și Japonia. Dintre ele, automobilele suedeze și japoneze apăreau acum pentru prima oară pe scena americană.

Producătorii interni răspunseră acestei provocări fiecare cum putură, fără să apeleze la ajutorul guvernului. Nimeni nu sugeră ca șuvoiul de automobile străine să fie îngrădit prin impozite sau alte mijloace; dimpotrivă, industria automobilului, prin intermediul Camerei de Comerț din Detroit, promova deschis desființarea barierelor care ar putea să împiedice comerțul internațional. La această poziție s-a ajuns în urma unei experiențe nu prea plăcute. Producătorii americani de automobile descoperiseră adevărul că limitarea comerțului era un joc care poate fi jucat multilateral și că exporturile de autovehicole americane ar fi suferit primele de pe urma măsurilor luate împotriva politicii americane de creștere a impozitelor. Departe de a încerca să împiedice invazia străină, companiile americane au încercat să i se adapteze. Firmele General Motors și Ford deveniseră de mult și producătoare europene și erau dispuse să-și vîndă modelele europene pe piața americană, deși nici una dintre ele nu izbuti să înregistreze vînzările realizate de producătorii străini. Chrysler intră în competiție cumpărînd în 1959 acțiuni ale companiei franceze Simca și în 1964 ale firmei British Rootes Group (Hillman, Humber, Singer, Sunbeam).

Răspunsul cel mai eficace dat de producătorii americani provocării automobilului mic, străin, sau indigen, a fost acela de a recurge ei înșiși la o reorganizare a producției — reacție anticipată cu pesimism de către producătorii europeni. Aceștia calculaseră cu o exactitate de admirat, după cum s-a dovedit ulterior, că de îndată ce vînzările lor în America vor atinge 10 la sută din numărul total al autovehicolelor vîndute în Statele Unite, primejdia creată va fi suficientă pentru a atrage marile companii americane în sfera automobilului de mici dimensiuni, iar ameri-

canii dispuneau de resurse financiare şi capacităţi de producţie mult peste posibilităţile europenilor, ceea ce ar fi făcut imposibilă ivirea unei concurenţe. Evenimentele aveau să infirme pronosticurile cele mai lugubre ale europenilor. Nivelul înalt înregistrat în 1959, n-a mai fost atins în anii următori, dar firmele europene au reţinut în continuare un volum respectabil din vînzările din Statele Unite.

Sfîrşitul deceniului al cincilea şi începutul deceniului al şaselea, au fost martorii unei permutaţii dramatice în structura producţiei americane de automobile de îndată ce piaţa fu invadată de modele funcţionale. Silită de necesităţi, firma Studebaker se grăbi să urmeze exemplul lui American Motors, dar fără aceleaşi rezultate satisfăcătoare: modelele Scotsman (1957) şi Lark (1959) creară companiei Studebaker o prosperitate temporară. Dar, deşi modelul Rambler rămase în competiţie cu aceeaşi persistenţă după apariţia modelelor funcţionale cunoscute sub numele de Big Three, încercările companiei Studebaker eşuară vertiginos.

De atunci, modelele funcţionale apărură şi dispărură într-o varietate înmărmuritoare. Cele mai cunoscute numărau printre ele produsele Chrysler: Valiant şi Dart; ale lui Ford: Falcon şi Comet, şi ale firmei General Motors: Corvair, Tempest şi Chevy II. Toate tindeau să fie economicoase, şi uşor de manevrat, dar toate erau mai mari decît automobilele străine pe care ar fi trebuit să le înlocuiască. Reclamele pentru modelele funcţionale frizau uneori absurdul (acelaşi lucru se putea spune şi despre unele reclame pentru automobilele standard).

Modelele funcţionale vădeau mai multă raţiune' decît unele dintre tipurile precedente, dar cu toată fanfara făcută pentru ele, recordul vînzărilor arătă că preferinţa americanilor pentru maşini mari, rămăsese în esenţă nealterată. Chevrolet-ul standard şi Fordul standard, întrecură în vînzări, cu uşurinţă, pe fraţii lor mai mici. Chrysler mai avea greutăţi cu modelul Plymouth la începutul anilor '60, dar atît modelul acesta cît şi tipul standard Dodge se vîndură în număr mult mai mare decît modelele funcţionale produse de aceeaşi firmă. Concluziile care pot fi trase dintr-o asemenea experienţă limitată, arată că deşi automobilele mici se menţineau cu asiduitate într-un sector al pieţii americane de automobile, sectorul acesta rămînea însă minor. Fireşte, pe măsură ce modelele funcţionale realizate în America se întreceau unele pe altele în a cîştiga oprobiul public, apăru tendinţa uşor de observat de a construi în fiecare an un model mai mare şi ceva mai împodobit decît cel anterior. Dacă această tendinţă ar fi continuat, s-ar fi putut ivi prilejul ca un producător întreprinzător să urmeze exemplul lui Romney şi de data aceasta să scoată un model funcţional cu adevărat funcţional.

În româneşte de S. D.

TEOFIL BALAJ

Circuit parizian flash printre vedete

André Pieyre de Mandiargues
Françoise Sagan
Jean-Paul Belmondo
Léonide Moguy
despre automobil şi automobilist

206 milioane de autoturisme în lume

1.300 de exponate la Salonul Automobilului de la Porte de Versailles. Peste o sută de mărci din 23 de ţări.

Întotdeauna în octombrie la Paris se vorbeşte foarte mult despre automobil. . .

Am reţinut, în ritmul unei curse de automobil, cîteva declaraţii din multele pe care Parisul le înregistrează în aceste zile. . .

ANDRE PIEYRE DE MANDIARGUES (premiul GONCOURT, 1967):

« . . . Indiscutabil, automobilul a devenit un leit-motiv, un personaj-obsesie, un aliment şi o toxină a civilizaţiei noastre ».

FRANÇOISE SAGAN: « . . . Independenţa fiecăruia dintre noi faţă de tot ce ne înconjoară este, poate, lucrul cel mai necesar.

Aici găsesc că automobilul ne ajută mult, cîteodată ».

J.P. BELMONDO: « . . . O necesitate. Aceasta este automobilul — o necesitate cotidiană. Cum este hîrtia pentru scriitor (cînd are idei), partitura pentru cîntăreţ (cînd are voce), şi pelicula pentru actorul de cinema (cînd are contracte). Acesta este automobilul pentru toată lumea. . .»

LEONIDE MOGUY (preşedintele Asociaţiei cineaştilor francezi, autor — printre altele — al filmului « Mîine va fi prea tîrziu »):

« . . . Automobilul este cel mai generos scenariu din cîte s-au scris. Fiecare « regizor » urcat la volan poate realiza tragedia cea mai adevărată, basmul cel mai frumos pentru copii, istorioara de dragoste care-i place mai mult sau marele spectacol al idealului în armonia conjugală.

Îmi pare foarte rău că avionul înlocuieşte tot mai mult, acest « text » pe care epoca poştalionului nu ştiuse îndeajuns să-l viseze. . . »

A.P. de MANDIARGUES: « ... Îmi place acest prieten tăcut şi ascultător, singurul cu care înainte de război, am făcut un lung voiaj în Europa, oprindu-mă şi în România.

Automobilul există însă indiferent dacă ne place sau nu.

Tocmai de aceea mă dezgustă oamenii care aruncă banii în buzunarele ospătarilor, în loc să respire, cu un preţ mult mai mic, aerul curat al mereu altor colţuri de lume în puţinele noastre ceasuri de răgaz.

Pentru că aceasta mi se pare prima dintre generozităţile amicului automobil: posibilitatea pe care ţi-o dă să fugi cît mai repede undeva unde n-ai mai fost sau altundeva unde îţi face plăcere să revii... »

CLAUDE GALLIMARD: « Voiajez de obicei cu avionul. Atunci cînd nu sînt în vacanţă... »

A.P. de MANDIARGUES: « ... De pildă, un voiaj în Italia. Italia nu este Italia văzută altfel decît din maşină. Din avion, de pildă, nu poţi înţelege intima calitate a arcadei, care este pentru mine cel mai erotic dintre elementele arhitectonice pe care le cunosc.

E adevărat că după ce cobori din avion poţi continua drumul pe jos.

Dar cît?

Şi apoi, din maşină ai imaginea succesiunii acestor arcade, a îmbogăţirii sau deteriorii valorii lor de simbol. »

LEONIDE MOGUY: « ... În afară de « scenariu », automobilul mai este şi un personaj foarte complex.

Nu numai cel mai popular personaj al producţiei mondiale de filme dar şi unul dintre cele mai complexe: Amintiţi-vă de « rolurile » sale din « Un bărbat şi o femeie », « Accidentul », « James Bond », din toate categoriile de filme produse în ultimii ani.

Nu m-am referit la epoca lui Stan şi Bran pentru că amîndoi datorează atît de mult automobilului încît aş comite o mare impietate să evoc tocmai eu rolul automobilului în epoca de glorie a filmului mut... »

F. SAGAN: « ... Păcat că îmi este atît de frică de ceilalţi, atunci cînd sînt în maşină.

Aş vrea să nu-mi fie frică, dar toată lumea se grăbeşte groaznic în ultima vreme.

Totul se întîmplă vertiginos... Nu ştiu, se modifică o sumă întreagă de lucruri în jurul nostru.

O cursă teribilă are loc de la un capăt la celălalt al propriilor noastre gînduri, de la un capăt la celălalt al zilei, al fiecărei clipe...

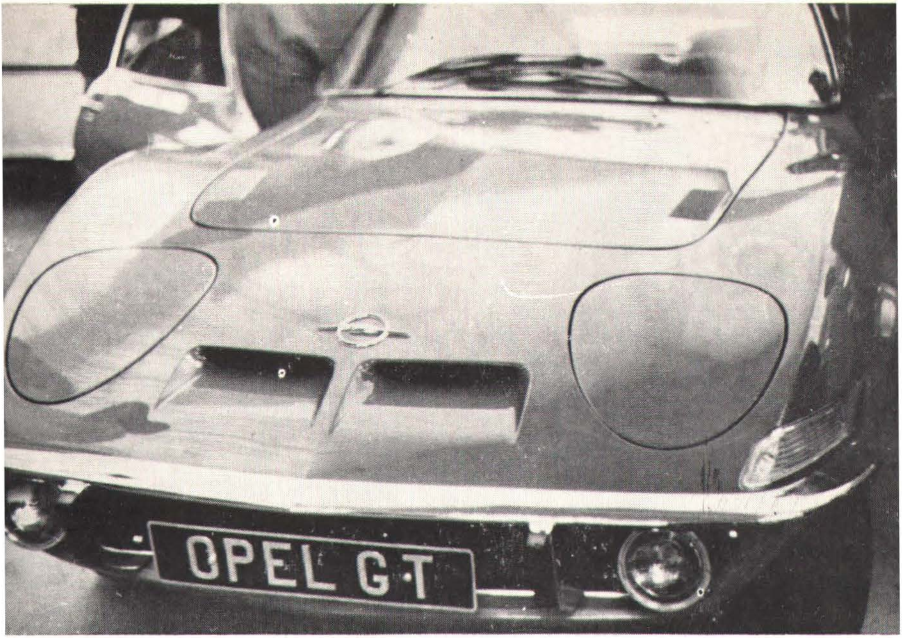
Cînd mă gîndesc la viteza cu care am parcurs etapele din ultimii treisprezece-patrusprezece ani, de la debutul la Julliard cu « Bonjour Tristesse » şi pînă la premiera ultimei piese « Le cheval évanoui », ameţesc.

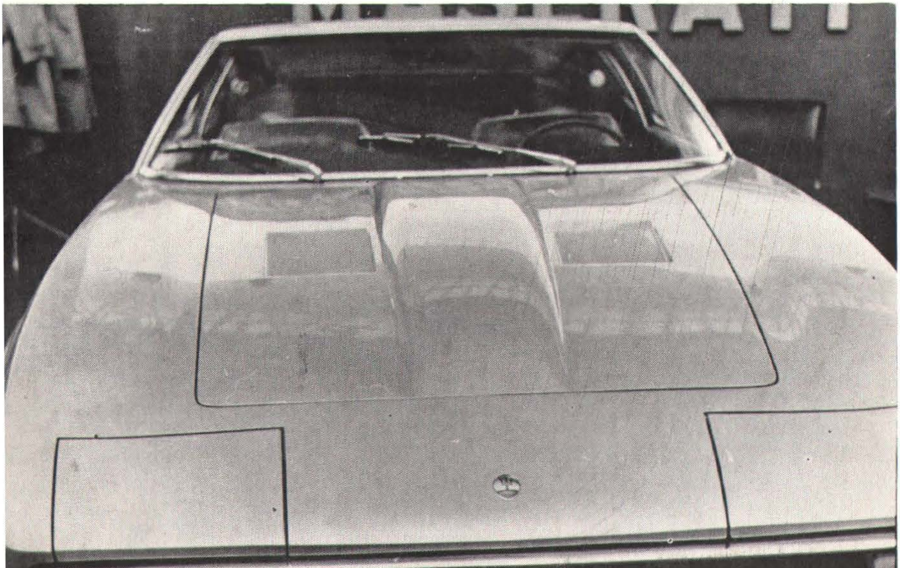
Dac-ar trebui să reîncep n-aş mai avea, acum, destulă sănătate...

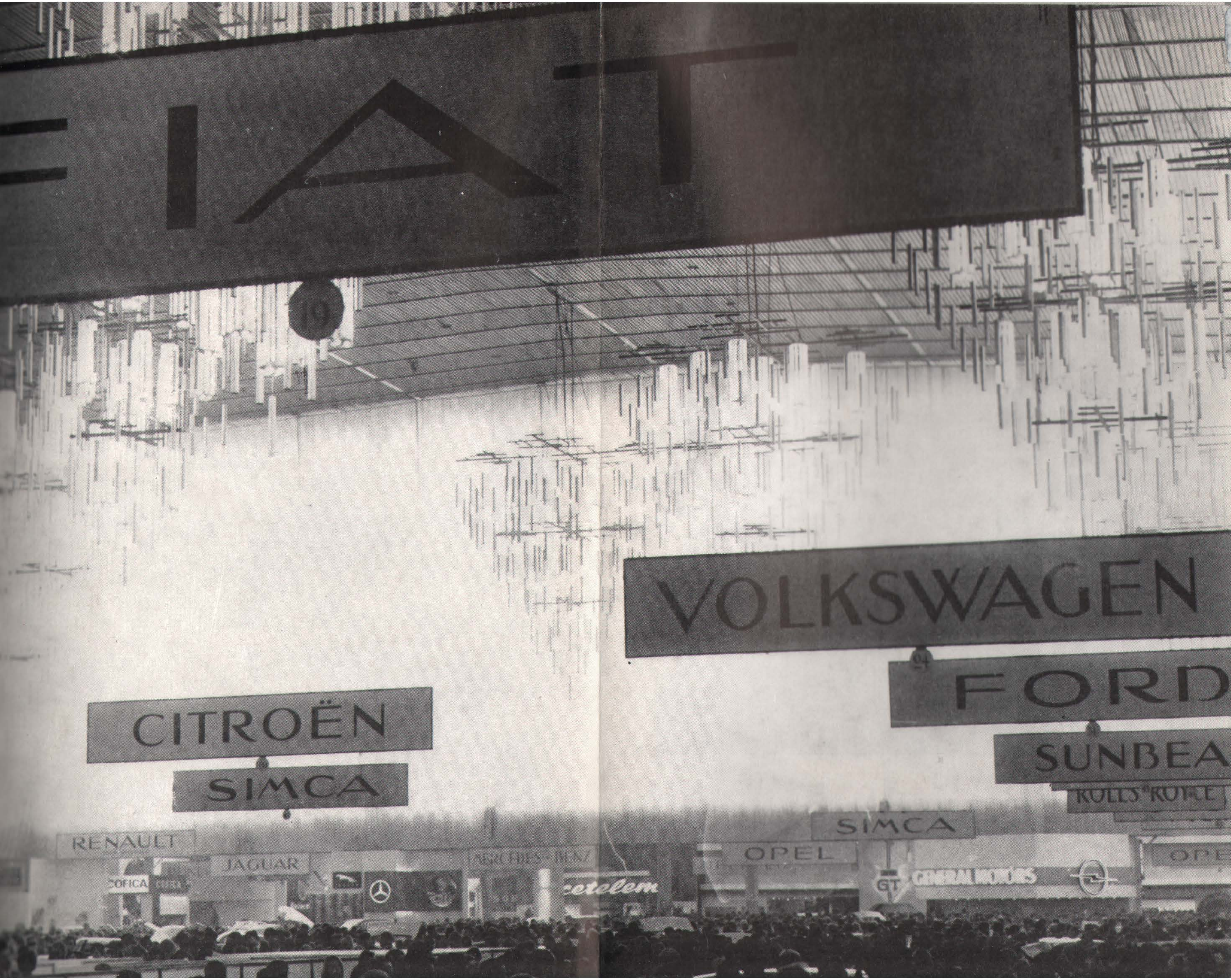
J.P. BELMONDO: « ... Cînd privesc pe fereastră oraşul, seara (indiferent care oraş şi în ce seară), am senzaţia că personajele acestea lunguieţe se succed cu acceleratorul ca în peliculele lui Mack Senett.

Cam la fel cum se întîmplă cu oamenii care intră şi ies atît de repede din viaţa noastră... care intră şi ies mereu, parcă mai des ca oricînd... »

VIRGILE BOYD: (directorul concernului american CHRYSLER CORPORATION): « În ultimii zece ani CHRYSLER CORPORATION a intrat în Europa cu 476 milioane de dolari, triplîndu-şi în acelaşi timp vînzările (704.000 vehicule în comparaţie cu 225.000 în 1967) şi veniturile (31 miliarde de franci noi în comparaţie cu 10 miliarde în 1967) ».


OPEL GT

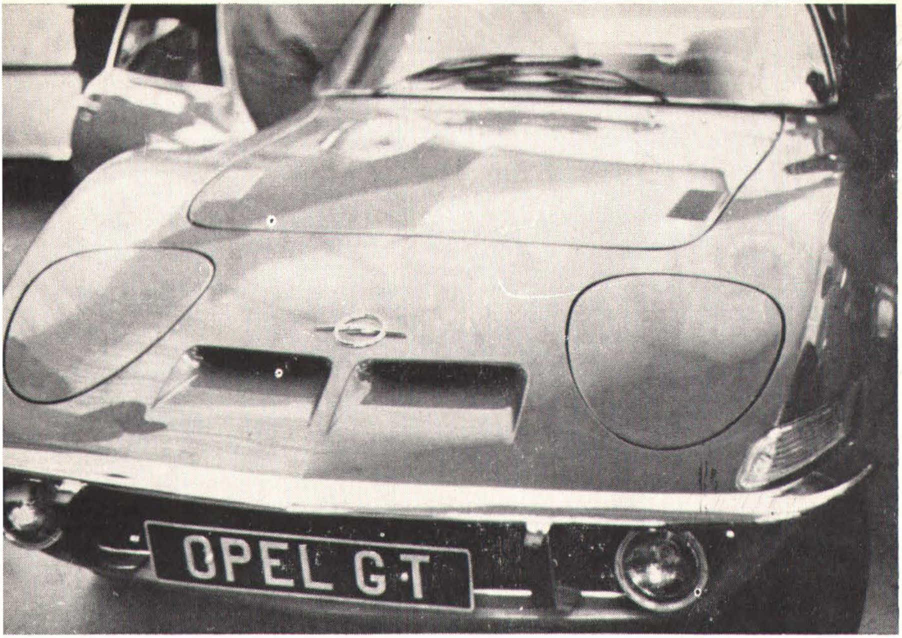




VOLKSWAGEN
FORD
CITROËN
SIMCA
RENAULT
JAGUAR
MERCEDES-BENZ
SIMCA
OPEL
COFICA
cetelem
GENERAL MOTORS

FORD
CHRYSLER

La
nouvelle gamme
Volkswagen


OPEL GT

SALONUL AUTO PARIS 1968

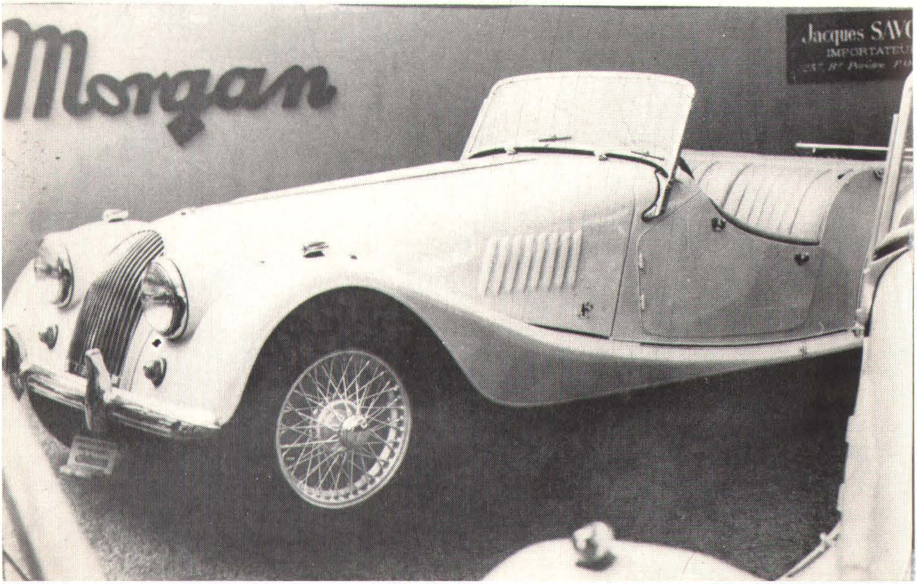
reportaj fotografic
de
Dan Er. Grigorescu

FORD
CHRYSLER

La
nouvelle gamme
Volkswagen

PEUGEOT
RENAULT

ESPADA


Morgan
Jacques

În Salonul Automobilului de la Porte de Versailles se găsesc maşini cu preţul tre mai puţin de 3000 de franci (noua surpriză din acest an, maşina electronică, invenţie a fraţilor JARRET) şi pînă la peste 200.000 de franci — cît afişează PHANTOMUL 5 », un ROLLS ROYCE care cîntăreşte două tone şi jumătate. . .

JOHNNY STARK (impresarul lui Mireille Mathieu, fost impresar al lui Johnny Hallyday): « . . . Vedeta salonului rămîne, însă, după părerea mea, inegalabila CARABO. Este cel mai complet spectacol tehnic pe care l-a organizat pînă acum mîna inginerilor. Culoarea aceasta de cameleon şi mobilitatea farurilor, perdeaua de cuarţ care opreşte privirea curioşilor dincolo de ferestre, cei 280 de kilometri la oră. . .

Vedetelor scenei le poate conveni din multe puncte de vedere. Impresarilor — mai puţin.

Cît timp a stat Mireille Mathieu în spital în urma accidentului, nici afacerile ei, nici ale mele n-au progresat. »

PIERRE KAEFER şi MARCEL RAYMOND (participanţi, cu un model « ZADEL » 1910 la cursa automobilelor vechi Amsterdam-Paris) : « Adevăratul automobil a murit cînd s-a depăşit viteza de 100 de kilometri pe oră. Imediat după el, au început să moară cei care au cerut mai mult decît se cuvine unei tinichele făcută să te apere de ploaie în zilele cînd zăboveşti mai mult decît se cuvine, la pescuit.

Ce e mai grav, însă, este faptul că în afara celor care mor plătind poliţa lipsei de chibzuinţă, mor şi oameni care nu se grăbesc deloc.

Cineva o să oprească într-un fel sinuciderea aceasta colectivă, pînă la urmă ».

Statisticile nu par însă deloc convingătoare în acest sens. Dimpotrivă. . .

200.000 de morţi în anul 1967 şi peste 7 milioane de răniţi în accidente de circulaţie.

Şi totuşi, există o categorie de oameni pentru care viteza este unicul lor univers.

Aceşti eroi ai sporturilor moderne, conducătorii de bolizi care aleargă în cursele cu medie orară de aproape 300 de kilometri la oră sînt personaje foarte complexe.

Poate mai mult ca oriunde pe pămînt, asemenea a ceea ce se întîmplă în spaţiu sau sub apă, aici inginerii, medicii, chimiştii şi foarte multe trepte ale ştiinţelor intermediare, se întîlnesc într-o sinteză a studiului cu valoare de test.

Oamenii aceştia îşi măsoară existenţa prin perfecţiunea reflexelor în fracţiuni de secundă.

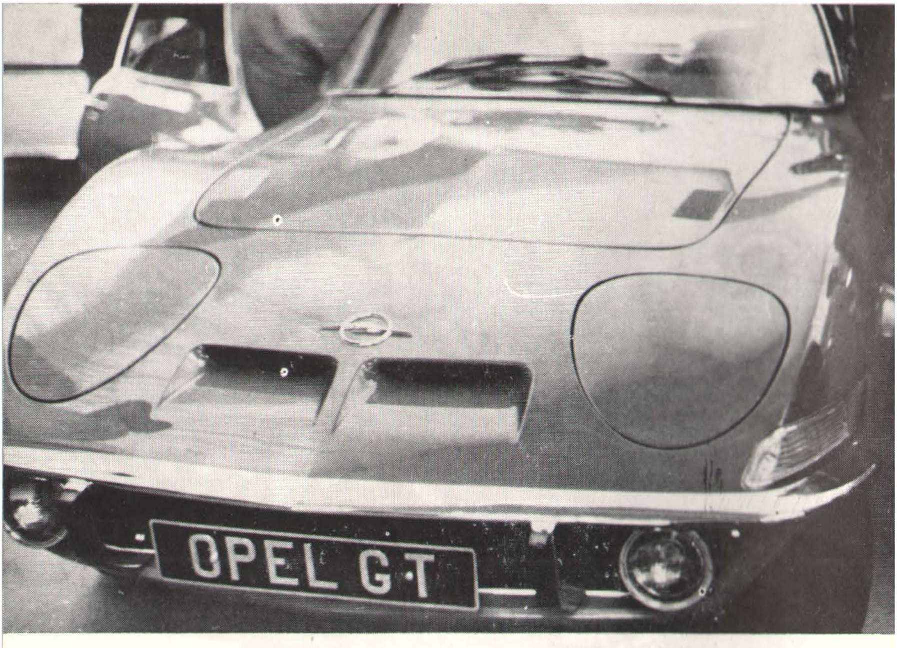
De reflexele lor depinde activitatea Institutelor de proiectări, a marilor uzine de automobile, a chimiştilor din fabricile de cauciucuri, a medicilor din centrele de cercetare cele mai diferite, a constructorilor de şosele.

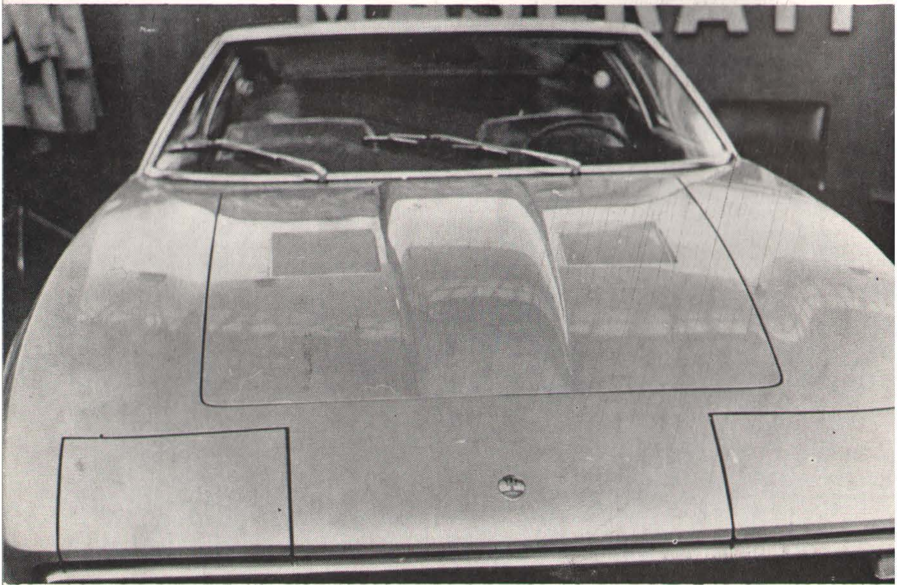
Cele 24 de ore de la Mans, de pildă (cursă automobilistică dintre cele mai prestigioase în lume) nu înseamnă numai impunerea pe plan publicitar a uneia sau alteia dintre mărcile aflate în competiţie. Nu înseamnă numai consumul a 55.000 litri de benzină, 42.000 kw., 6000 de pui fripţi, 20.000 de pîini, 80 de tone de cartofi, 60 de tone de îngheţată, 25.000 de prăjituri şi un milion de sticle diferite (bere, vin, apă minerală).

Această cursă înseamnă în primul rînd luni de studiu ulterior a tot ce s-a uzat sau a rezistat în 24 de ore de alergare neîntreruptă, cu o viteză depăşind pînă şi posibilitatea de a urmări cum se cuvine spectacolul.

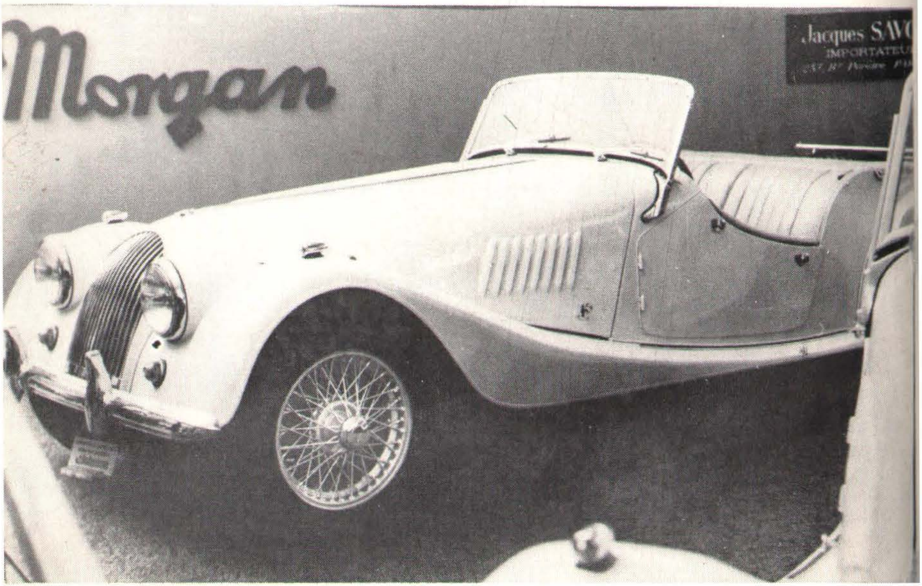
De aceea piloţii de încercare, aceşti piloţi de mare competiţie, nu sînt nişte sinucigaşi.

Această sfidare continuă a morţii, conştientă şi demnă, este un act de eroism contemporan intrat în obişnuit aproape, asemenea îndeletnicirii cosmonauţilor, a cer-


OPEL GT



ESPADA


Morgan

cetătorilor din marile laboratoare atomice, a multora din cei care aduc științei modesta contribuție a unui entuziasm de-o simplă și emoționantă dăruire.

Belgianul OLIVIER GENDEBIEN, brazilianul NANO DA SILVA RAMOS, spaniolul ALFONSO DE PORTAGO, francezii MAURICE TRINTIGNANT, JEAN PIERRE BELTOISE, scoțianul JIM CLARK sau mexicanul PEDRO RODRIGUEZ, vienezul JOCKEN RINDT sau omul antipozilor JACK BRABHAM, indiferent de vechimea pasiunii, au un singur gînd: să și-o poată împlini cît mai îndelung.

Dar frica? Spaima?

Există oare frica printre sentimentele oamenilor acestora care sfidează în fiecare clipă moartea?

Revista «LUI» publică răspunsurile la această întrebare a unora din temerarii curselor de mare viteză. Spicuim la întîmplare...

JEAN PIERRE BELTOISE: «Da. Dar eu o încerc de obicei retrospectiv. Simt cîteodată, e adevărat, în plină cursă la porțiunile grele, un scurt frison pe șira spinării sau o lovitură de bocanc în stomac.

Cînd cobor din mașină știu că aceasta a fost spaima...»

MAURICE TRINTIGNANT: «...În principiu nu știu ce este spaima. În realitate însă, subconștientul îmi ordonă sentimentul de veghe continuă sub amenințare cu moartea pentru orice secundă nesupravegheată».

JO SCKLESSER: «Dacă mi-ar fi cu adevărat frică, n-aș urca în mașină. Frica nu este pentru mine decît fulgerul acela de o fracțiune de secundă în care percep un pericol imediat. De pildă să simți botul mașinii aproape lipit de spatele celei din față, la o curbă, cînd ai 240 de kilometri pe oră.

Aceasta mi s-a întîmplat în 1964.

Niciodată n-am cunoscut o senzație epidermică asemănătoare...»

JIM CLARK: «Frica unui alergător de curse este mai de multe feluri: frica de moarte, cea de a nu pierde cursa — dacă rămîi în viață — și aceasta este foarte păcătoasă pentru că declanșează unele inițiative primejdioase.

Te face să uiți o vreme de cea dintîi...

La volan sînt multe gînduri negre care mă însoțesc.

Dar sînt gîndurile mele... N-am ce face cu ele decît să le iau cu mine...»

OLIVIER GENDEBIEN: «Frica este cu mine mereu. Simțind-o nu înseamnă însă că trebuie să mor. În timpul războiului, la Manchester, un sergent englez îmi povestea înaintea primului meu salt cu parașuta: «Dacă cineva îți va spune că nu i-a fost frică niciodată, acest individ este un nebun sau un mincinos».

Eu, vă mărturisesc, nu sînt nici una nici alta...»

JOCKEN RINDT: «Cursele de automobil cer o dăruire totală. Orice frînă morală este inadmisibilă. Vreau să conduc, dar și să trăiesc sănătos. La 23 de ani am cîștigat cele 24 de ore de la Mans cu un FERRARI fără să mă gîndesc că destinul m-ar fi putut opri pentru moment din drumul către alte victorii, sau că m-ar fi putut exclude definitiv din cursă.

În clipa în care frica va aluneca în mine, nu voi mai putea fi ceea ce sînt».

...ȘI totuși, între 1957—1960 numeroși fruntași ai automobilismului mondial, curajoși cum se cuvine în astfel de împrejurări, și-au pierdut viața: Castellotti, De Portago, Musso, Collins, Schell, Behra, Storez, Von Trips. Și nu numai ei...

J.P. BELTOISE: «Jochen Rindt este primul pentru că nu-i este frică. El se consideră încă tabu. Are dreptate într-un fel. Dar este și el în pericol ca fiecare dintre noi. Deocamdată nu vrea să știe de asta și nici nu-i doresc s-o afle prea curînd...»

M. TRINTIGNANT: « Eu am învăţat mai bine ce este frica în 1965, pe circuitul de la Rouen, înaintea unei curbe foarte primejdioase cînd am simţit că pedala frînei nu mai răspunde la solicitarea mea.

Maşina pe care o pilotam, un FORD COBRA avea 250 de kilometri la oră şi ştiam că virajul nu-l pot lua cu mai mult de 190 de kilometri pe oră fără pericolul de a mă răsturna. Am încercat să folosesc frîna de motor, prin retrogradare în viteza a treia. Schimbătorul de viteză se blocase.

Am înţeles că nu mai am nici o soluţie.

Simţeam deja sudoarea rece a morţii pe frunte.

Curba ajunge sub roţile maşinii.

Întorc la maximum volanul şi închid ochii.

Simt trozniturile caroseriei, scrîşnetele cauciucurilor, sfîşietoarea rezistenţă a pistei apoi. . . linia dreaptă.

Apăs din nou, instinctiv, pe frînă, pentru curba următoare. Lichidul, prea cald, îşi revenise. . . A fost o secundă decisivă undeva şi ea m-a învăţat să mai cred şi în noroc ».

DA SILVA: « Englezul Lance Macklin, un excelent pilot (care poartă răspunderea catastrofei din cele 24 de ore de la Mans din 1955) n-a mai concurat decît o singură dată după accidentul pe care l-a provocat. Se simţea vinovat.

Marele Fangio însuşi, în Marele Premiu de la Monaco lovind o altă maşină, s-a inhibat.

Cea mai frumoasă cursă din lume a devenit, din cauza spaimelor lui, cea mai criminală.

SCHLESSER: « . . . În 1961 am distrus grilajul de beton de la Mans cu 225 la oră. Bilanţ: zece zile de comă şi douăsprezece fracturi multiple. În 1962 am părăsit pista de opt ori cu răni mai mult sau mai puţin grave. Ştiu că puteam muri.

M-am supravegheat mai atent pe urmă şi am devenit campionul Franţei patru ani la rînd: 1962, 1963, 1964 şi 1965.

Greu de spus cînd anume trebuie să te opreşti. . . »

BELTOISE: « La cele 12 ore de la Reims din 1964 un incendiu de carburant m-a făcut să petrec patru luni în spital. Am retrăit catastrofa zilnic. Nu puteam dormi decît sub influenţa morfinei.

Singurul lucru pe care mi-l doresc este să rămîn sănătos. Infirmitatea mă înspăimîntă».

TRINTIGNANT: « De fapt ar trebui să-mi trăiesc altfel cea de a doua viaţă. În 1948 la Berna, după o foarte « cinematografică » rostogolire am fost mort timp de 1'15". Nici un strop de sînge în organism. Inima a încetat să mai bată.

Cînd am ieşit din spital, cel mai tonic tratament moral a fost să urc la volan. Primul accident este hotărîtor.

Fratele meu a murit în 1933 la primul său accident ».

GENDEBIEN: « Am abandonat cursele în 1962, la 38 de ani cînd am scăpat cu viaţă la o ciocnire între doi alergători pe care i-am putut evita într-o fracţiune de secundă.

Cîştigasem de patru ori cele 24 de ore de la Mans şi trebuia să-mi ajungă. »

RODRIGUEZ: « După moartea fratelui meu, părinţii m-au sfătuit să continui pentru a nu lăsa un loc gol prin dispariţia lui. . . »

BELTOISE: « Indiferent de părerea celor din jur, eu continui. Aceasta este meseria mea şi o continui. . . »

De altfel, continuă este şi preocuparea marilor firme de automobil de a lansa modele noi.

ALFA ROMEO, AUSTIN, BUICK, CADILLAC, CHRYSLER, CITROEN, FERRARI, FIAT, HONDA, JAGUAR, MERCEDES, PEUGEOT, RENAULT, ROLLS-ROYCE, SIMCA, VOLGA, VOLKSWAGEN, VOLVO — în total 270 de mărci produse de către 200 de constructori din 31 de ţări.

Mit literar

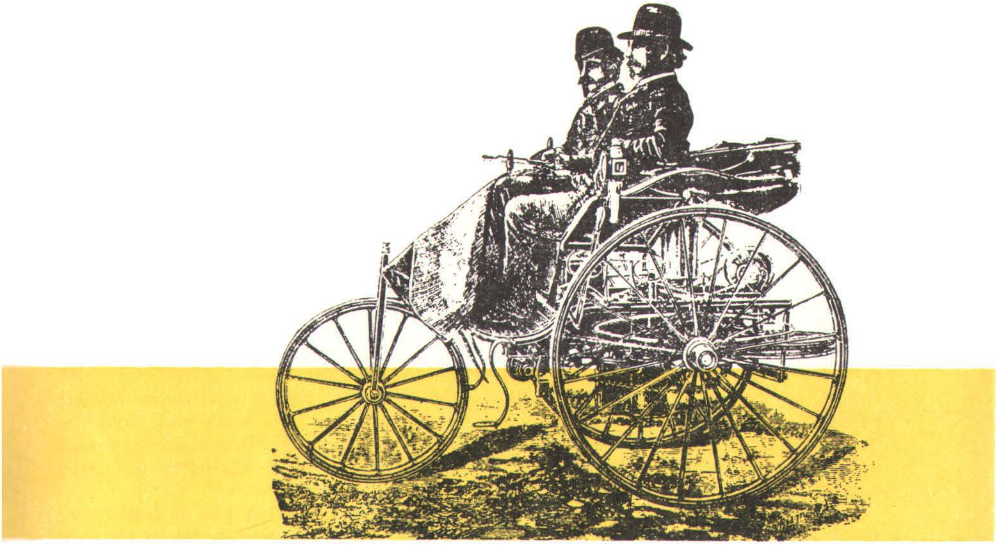
GEORGETA HORODINCĂ

Automobilul, instrument al destinului

...Pentru că automobilele mergeau
prea repede şi avioanele decolau
prea încet...
CAMUS

În ciuda politeismului declarat, singurul zeu în care credeau cu adevărat anticii era Destinul.

Indiferent de locul pe care-l ocupau într-o complicată ierarhie, zeii nu aveau decît o putere limitată, mulţimea şi diversitatea lor fiind, după cum arată Hegel, tocmai temeiul « accidentalităţii » lor, accidentalitate care, la rîndul ei, constituie motivul unei « uşoare trăsături de tristeţe » care atestă imperfecţiuna zeilor şi vulnerabilitatea lor : « Această tristeţe oglindeşte destinul lor, întrucît ea arată că există ceva mai înalt deasupra lor şi că este necesară trecerea de la ce e particular în ei la unitatea lor generală ». Unitatea generală, « puterea universală unică » este tocmai Destinul : « Examinînd însă felul şi forma aceste unităţi supe-



rioare, constatăm că, față de individualitatea și caracterul relativ determinat al zeilor, ea este ceea ce e în sine abstract și lipsit de formă, necesitatea, destinul, care, în forma aceasta abstractă, este numai ceea ce e superior, în general, stăpînind peste zei și oameni, dar rămînînd ca atare neînțeleasă și de necuprins » [1].

În lumea păgînă fatalitatea fuziona cu *necesitatea*; în tragedia antică orice faptă, oricît de atroce, nu este altceva decît urmarea inevitabilă și justificată a unei fapte anterioare care era tot atît de inevitabilă și de justificată, ciclul fatal funcționînd ca un mecanism perfect care nu putea fi oprit decît o dată cu dispariția tuturor eroilor. Lumea creștină neputînd explica loviturile oarbe ale sorții care poate lovi tot atît de bine ființe lipsite de prihană, copii de pildă, ca și mari păcătoși, a inventat formula: « neînțelese sînt căile Domnului », pentru a salva onoarea unui Dumnezeu care nu putea fi decît bun și drept.

Marxismul a dat o explicație științifică forței necunoscute care apasă asupra vieții omenești cu o putere incomensurabilă și pe care oamenii din toate timpurile, într-un fel sau altul, au fost tentați să o considere de natură divină. În *Ideologia germană*, Marx și Engels scriu: « . . . . atîta timp cît oamenii trăiesc într-o societate care se dezvoltă spontan, atîta timp deci cît există sciziunea dintre interesul particular și cel general, atîta timp deci cît activitatea nu este

[1] G.W.F. HEGEL, *Prelegeri de estetică*, vol. I. Ed. Academiei RSR 1966, p. 512

împărțită în mod liber consimțit în mod spontan, activitatea proprie a omului devine pentru el o putere străină, opusă, care îl subjugă, în loc ca el s-o stăpînească »[1]. Activitatea oamenilor înșiși, înstrăinîndu-se, devine o forță exterioară, de multe ori ostilă, care apare propriilor ei autori ca o divinitate atotputernică, deși nu este decît un moment tranzitoriu al istoriei, provocat de contradicția care există între interesul individual și cel colectiv: « Această încremenire a activității sociale, această consolidare a propriului nostru produs într-o forță materială care acționează asupra noastră, care scapă controlului nostru, nesocotește așteptările noastre, zădărnicește toate socotelile noastre, este unul dintre momentele principale ale dezvoltării istorice de pînă acum, și, tocmai din cauza acestei contradicții dintre interesul particular și cel obștesc, interesul obștesc îmbracă ca *stat* o formă de sine stătătoare, separată de adevăratele interese individuale și generale, și în același timp forma unei comunități iluzorii, dar care are totdeauna ca bază reală legăturile existente în fiecare conglomerat de familie sau triburi, ca de exemplu legăturile de sînge, limbă, diviziunea muncii pe scară mai largă și alte interese — mai ales după cum vom arăta mai departe, cele ale claselor determinate de diviziunea muncii, care se cristalizează înăuntrul oricărei mase de oameni de acest gen și dintre care una le stăpînește pe toate celelalte. »[2]

Atît timp cît este lipsit de posibilitatea de a dispune după plac și după necesități de rodul activității sale și a semenilor săi, omul se simte tentat să atribuie această frustare ostilității Destinului, după cum orice favorizare și orice privilegiu decurgînd din poziția sa preferențiată în societate, este primit ca semnul unei înalte și nevăzute forțe protectoare.

În mare, relațiile sociale proiectate pe un cer metafizic sînt adevăratul mobil al Destinului nostru. În vastitatea lumii, lanțul infinit al determinărilor își ascunde însă originea reală, prea îndepărtată pentru a mai putea fi folosită ca un argument rațional, și, în viața de fiecare zi, omul ia contact cu cauze și efecte imediate, cu întîmplări prea mărunte pentru a putea fi raportate la o teorie care are în vedere categorii și nu indivizi, destul de importante totuși pentru a produce uneori răsturnări spectaculoase în bine sau rău, pentru a face să dispară echilibrul unei existențe umane sau chiar existența însăși. Dar mai mult decît atît, orice activitate umană — și într-o relativă autonomie față de condițiile sociale în care se desfășoară — are tendința de a se solidifica într-o putere materială care la un moment dat poate scăpa de sub controlul creatorului ei și acționa independent, lucru observat din cele mai vechi timpuri și exprimat cu înfricoșare în mituri. Nu de puține ori, creația proprie a minții și mîinilor sale i-a apărut omului ca o putere străină și de cele mai multe ori răuvoitoare ca și cum în ea și-ar fi găsit sălaș demonii lui interiori, o putere care se întoarce asupra lui însuși așa cum se întoarce cu răutate asupra proprietarului ei umbra omului care și-a pierdut umbra.

Ce întîlnire a omului cu inexplicabila fatalitate întruchipată într-un Golem modern este mai spectaculoasă decît aceea pe care ne-o oferă în mod frecvent neputința de a stăpîni în mod absolut un obiect atît de familiar și de răspîndit cum este automobilul? Înainte de a fi existat ca obiect material, așa cum îl cunoaștem cu caroseria sclipind de curățenie sau, dimpotrivă, murdară de noroiul drumurilor lungi ca o vietate obosită de efort îndelungat și obstinat, cu marca și cu utilitatea lui, automobilul a existat sub forma unei idei, a unui proiect mental,

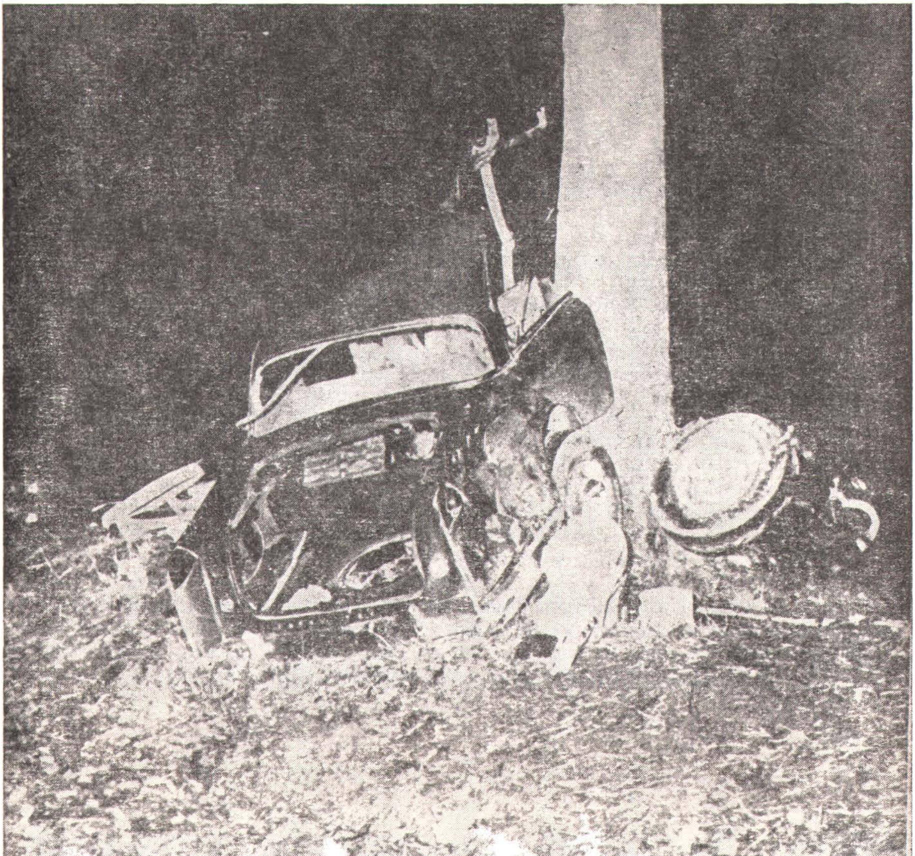
---

[1] K. MARX, F. ENGELS, *Ideologia germană*, E. Sp. L. P. Buc. 1956, p. 29
[2] Idem, p. 30

Accidentul în care și-a găsit moartea Camus ▶

pe care, prin studii şi perfecţionări succesive, şirul nenumăraţilor constructori l-au transpus în metal şi cauciuc, pentru a deveni obiectul tehnic cunoscut, exterior, care poate foarte bine strivi în mersul lui bine reglat şi inconştient pe propriul său creator. Oricînd automobilul poate deveni un instrument al Destinului. Isadora Duncan a murit strangulată de propriul său văl care s-a înfăşurat în jurul unei roţi de automobil. Pe o şosea perfect netedă, fiii lui André Malraux şi-au pierdut viaţa într-un accident de maşină. James Dean, idolul tineretului de acum cincisprezece ani, a murit la volanul unei maşini, fără să fie clar dacă s-a sinucis sau a fost victima unei întîmplări nenorocite. Jane Mansfield, rivala lui Marylin Monroe, a fost decapitată într-un accident de maşină. Albert Camus, întorcîndu-se din sudul Franţei unde-şi petrecuse sărbătorile de iarnă, şi-a găsit moartea într-un accident de maşină. În buzunar avea biletul de tren la care renunţase, în ultimul moment, pentru a se urca în automobilul fatal.

Accidentul sau întîmplarea care şi-a spus cuvîntul în toate aceste cazuri, se petrece în afara legii, este o excepţie. Dacă Albert Camus ar fi luat trenul aşa cum proiectase, dacă nu ar fi avut *ocazia* să-l întîlnească pe Michel Gallimard şi să plece cu maşina acestuia, probabil s-ar afla şi astăzi printre noi. Întîmplarea a făcut însă să fie altfel. Întîmplarea şi numai întîmplarea, deoarece în primul rînd ocazia de a pleca în automobil putea foarte bine să nu se ivească, în al



doilea rînd mașinile nu sînt făcute pentru a ucide ci în cu totul alte scopuri, și numai cu totul excepțional cineva poate fi strivit de forța care, în mod imprevizbil, scapă controlului uman, a unui automobil. Așa se și explică de ce în ciuda accidentelor, lumea modernă nu renunță la automobil și la tehnică în general; în total accidentele sînt totuși întîmplări care nu pot anula serviciile aduse de aplicarea legii (deși se pare că numărul morților în asemenea accidente l-a întrecut pe cel al morților din cel de-al doilea război mondial).

Asemenea accidente sau excepții joacă însă în epoca noastră tocmai rolul fatalităților.

Lumea modernă resimte în mod obscur o spaimă antică în fața fatalității pe care secolele de creștinism n-au reușit s-o moleșească și pe care istoria dramatică a secolului nostru nu a izbutit decît să o facă mai vie și mai nemiloasă. Necredincios dar dezorientat în fața fatalității, care în mod inexplicabil îi apare în cale, într-o civilizație bazată pe precizie, pe știință și tehnică, omul modern, inventă, fără să vrea și fără să bănuiască, zeii de care are nevoie pentru a explica inexplicabilul și pentru a-l putea accepta mai ușor. Destinul modern, înlocuitorul anticului Fatum care întruchipa Necesitatea este astăzi Întîmplarea.

În preajma sărbătorilor mai importante ziarele occidentale fac pronosticuri cu privire la numărul persoanelor care-și vor pierde viața părăsind orașul sau întorcîndu-se. E o încercare de a încadra întîmplarea în lege, statistica fiind în general știința care în lumea actuală caută să suplinească serviciile pe care le aduceau în trecut previziunile oracolelor. Dar cu toate că întîmplarea ar putea fi, la rîndul ei, convertită într-o lege, nici o statistică din lume nu poate prevedea *cine* va fi Oedip, *cine* va fi Oreste.

Fie că se numește Hazard, Absurd sau Relativitate, Destinul omului modern este *Întîmplarea* ridicată pe piedestalul pe care stătea odinioară *Necesitatea*. Întîmplarea a devenit zeul necunoscut care guvernează civilizația tehnicii; întîmplarea, fericită sau nefericită, este stăpînul spre care se îndreaptă cu teamă sau nădejde bietele ființe umane în goana lor după fericire, după bani sau după glorie. Șansa poate face din modesta dactilografă soția celui mai mare bancher din America, întîmplarea poate face dintr-o fetiță nespălată steaua de cinematograf cu care vor să semene toate liceenele, tot întîmplarea poate ruina, într-o clipă, averi incomensurabile și cariere strălucite.

Întîmplarea este zeul pe care l-au produs suferința și temerile omului modern. Nădejdea lui este că, dacă există o regulă a durerii, el va o fi excepție, iar dacă regulă nu există, cu atît mai bine, numai o întîmplare nefericită, nu o lege cu duritatea ei prestabilită, îl poate lovi.

În mitologia modernă, Destinul este zeul Hazardului. Dar, ca și în antichitate, miturile pe care viața socială le creează în mod anonim și difuz, capătă adevărata lor strălucire în momentul în care apare Hesiod, poetul sau scriitorul în stare să le potențeze, să ducă semnificația lor pînă la capăt.

Hazardul și Absurdul au devenit cu adevărat stăpînii unui climat spiritual o dată cu apariția lui Kafka sau Joyce, cu Bruno Schultz, sau Camus, cu Urmuz sau Blecher de la noi, cu Dino Buzzati, cu teatrul care s-a numit al Absurdului, cu atîția alți scriitori moderni cărora lumea le apare ca un labirint în care rătăcește necontenit și zadarnic existența umană.

Friedrich Dürrenmatt a scris un « recviem pentru romanul polițist », gen care presupune prin excelență existența unor legi psihologice și sociale, pentru a demonstra existența acestor legi, dar demonstrația sa în mod fatal nu s-a putut opri la existența acestor legi, pentru că peste ordinea și precizia civilizației tehnice plutește veșnic umbra amenințătoare a unei dezordini mici, de o

clipă, care poate fi cauza unei catastrofe. O simplă eroare tehnică poate arunca planeta în aer. Dürrenmatt ar putea fi, judecat după acest roman, intitulat *Făgăduiala*, un bun apărător al *măsurii* şi al *cumpătării*. Asemeni corului antic, el asistă neputincios dar plin de compătimire şi simpatie la prăbuşirea comisarului Matthäi, care n-a înţeles că în cumpăna vieţii unui om, legea şi întîmplarea trebuie să aibă aceeaşi greutate. Acordînd uneia sau alteia din aceste două rivale mai multă pondere, echilibrul se strică, armonia dispare iar mecanismul unui destin nefast o dată pus în mişcare nu mai poate fi oprit.

Comisarul Matthäi se angajează într-o luptă inegală, încercînd să descifreze enigma unei crime avînd la îndemînă numai cîteva indicii cu totul insuficiente. În momentul în care orice continuare a cercetării pare inutilă, în momentul în care asasinul prezumtiv mărturiseşte crima şi se sinucide, comisarul Matthäi, concediat şi abandonat de toţi, se decide să-l caute, prin mijloace proprii, pe adevăratul asasin al fetiţei Gritli, să-şi ţină « făgăduiala » dată părinţilor. Cu o obstinaţie şi o perspicacitate genială, Matthäi reuşeşte să descifreze în cele cîteva slabe indicii care-i stau la îndemînă, atît chipul cît şi structura psihică a asasinului. Reproducînd în mod artificial condiţiile *naturale* care au dus la uciderea fetiţei, Matthäi aşteaptă cu răbdare ca asasinul să *repete* actul său şi să poată fi astfel prins. Opera de descifrare, de decodificare a semnelor pe care o îndeplineşte Matthäi este cu adevărat opera unui om care citeşte în universul înconjurător ca într-o carte, a unui om « care a presimţit factorii realităţii ascunşi nouă, într-atît de departe, încît a străpuns ipotezele şi bănuielile de care sîntem înconjuraţi, şi a pătruns în apropierea acelor legi, la care altminteri nu ajungem niciodată, acelea care menţin progresul lumii.» Şi totuşi asasinul nu a venit la întîlnire. Matthäi, deplin convins de soliditatea construcţiei sale mentale, continuă să, aştepte, din ce în ce mai singur, mai trist şi mai ridicol. Pe jumătate nebun, el continuă să aştepte asasinul care, într-adevăr, în ziua şi ceasul prevestit, pornise spre locul viitoarei lui crime, avînd asupra sa briciul cu care o ucisese pe Gritli. Aşteaptă, şi după ce află că într-adevăr acest asasin pe care-l dedusese pe cale logică şi care existase într-adevăr nu va mai ajunge niciodată la locul crimei. Încrezător în legile unei realităţi pe care o descifrase cu atîta perspicacitate, comisarul Matthäi nu mai poate recunoaşte altă putere decît pe aceea a legilor. Dar în afara legilor există *întîmplarea*. Scriitorii uneori desconsideră întîmplarea, alteori îi acordă « un rol prea mare », făcînd-o să devină « soartă, hazard ». Dürrenmatt, prin intermediul naratorului, se declară pentru un just echilibru între lege şi întîmplare: « Daţi dracului o dată regulile acestea ! O întîmplare, chiar dacă nu-i cunoşti toate ascunzişurile, nu poate fi soluţionată ca o problemă de matematică, chiar şi atunci cînd nu cunoşti decît cîteva din necunoscute, de cele mai multe ori de importanţă secundară. Apoi, întîmplarea, incalculabilul, nemărginitul, joacă un rol prea mare. Legile noastre se sprijină pe probabilitate, nu pe cauzalitate, se potrivesc numai în general, nu şi în special».

Asasinul nu a ajuns la locul crimei, deoarece în timp ce se îndrepta spre noua lui victimă şi-a pierdut viaţa într-un accident de automobil. Geniala construcţie a lui Matthäi se năruie din pricina unei întîmplări atît de banale, atît de stupide, încît umbra sinistră a Absurdului se profilează peste existenţa încăpăţînatului comisar cu autoritatea unui adevărat destin.

Instrumentul acestui destin este uneori copilul răsfăţat şi călăul nepăsător al omului modern: automobilul. Molohul are însă şi alţi slujitori care deregleazä cu intervenţia lor imprevizibilă mecanismul bine acordat al necesităţii, după cum deregleazä un inponderabil fir de nisip aparatele de înaltă precizie.

MIRCEA PĂDURELEANU

Psihologia vitezei

Ar fi cu neputință de conceput o istorie a literaturii secolului nostru lipsită de prezența acelor barzi ai sensibilității moderne, care prin patosul lor liric au reușit să confere o vibrație neobișnuită exploziei de vitalitate și frenezie lumii actuale, întruchipată mai ales de setea nestăvilită după viteză.

« Timpul și Spațiul au murit ieri. Trăim în absolut, căci am creat eterna viteză omniprezentă », proclama profetic poetul italian Filippo Tommaso Marinetti, șeful școlii futuristice, cu mai bine de o jumătate de secol în urmă. Și spre a risipi orice nedumerire cu privire la noile canoane ale frumuseții pe care le promova, nu a întîrziat să adauge că o mașină de curse îi comunica o emoție superioară aceleia pe care i-o inspira, de pildă, statuia Victoriei din Samotrace. Deși curentul inițiat de Marinetti s-a împotmolit în anii de după primul război mondial în șuvoiul tulbure al fascismului, se poate totuși afirma că salva de revoltă trasă inițial de mișcarea sa împotriva formelor sclerozate ale esteticii tradiționale a stîrnit vocația unei întregi cohorte de poeți și prozatori din diferite țări de pe glob, care au văzut în poetul futurist un precursor al acelui lirism de senzație vizuală atît de tipic pentru era mașinii și vitezei.

Existaseră neîndoios și mai înainte cîntăreți pasionați ai tumultului vieții cotidiene, cu mulțimi anonime și famelice, frustate de urbanismul tentacular al aglomerărilor industriale, al căror strălucit herald a fost belgianul Emile Verhaeren, dar nici cînd exaltarea tehnicii vitezei nu a cunoscut o asemenea euforie, o adeziune atît de totală, de lipsită de reticențe ca în preocupările mișcării futuriste. Dacă accentul polemic și retorismul revoltei au prejudiciat adesea transmiterii mesajului în forme artistice durabile, în schimb a fost netezită calea pentru ca alți scriitori ca Blaise Cendrars, Vladimir Maiakovski, Valery-Larbaud, Karl Sandburg, Paul Morand, Antoine de Saint-Exupery — spre a cita cîteva nume de circulație mai largă — să poată exprima cu forță și rafinament, dinamismul epocii contemporane saturate de tehnicitate și viteză. S-a creat astfel o literatură de respirație planetară, în care emoția poetică e declanșată de tragica condiție a ființei umane, sfîșiată fără răgaz de aspirații și ambiții contradictorii, deși între univers și individ există o netăgăduită simbioză.

•

Nu e deloc exagerat să afirmăm că pentru omul din zilele noastre, raportul dintre spațiu și timp a devenit preocuparea dominantă, obsesia supremă. Căci creșterea capacității sale de telecomunicație și deplasare a căpătat un caracter universal. Privită în perspectiva istoriei, după milenii de stagnare, parcurgerea

distanţelor şi transmiterea ştirilor — limitată vreme îndelungată la viteza calului de şa sau a cvadrigii romane — au suferit radicale transformări o dată cu introducerea în viaţa societăţii a maşinii cu aburi, a electricităţii şi a telegrafului. De la un cal putere, cît reprezenta energia cinetică a călăreţului de altădată, s-a ajuns la sutele şi miile de cai putere ai automobilului, locomotivei sau avionului modern. Dar deşi viteza tehnică nu are o obîrşie mai veche de cinci sferturi de veac, ea constituie în prezent un adevărat numitor comun al vremii noastre, prefigurînd pe demiurgul care a schimbat din temelii legile existenţei umane.

Odată cu începutul secolului XX cifrele vitezei de transmisiune, ca şi acelea de deplasare în spaţiu, s-au amplificat în progresie geometrică. De la prima radiotransmisiune telegrafică peste Oceanul Atlantic realizată de Marconi în 1901, şi viteza de şaizeci de kilometri-orari atinşi de aeroplan în 1905, s-a ajuns treptat la generalizarea radiotransmisiunilor paralel cu introducerea radio-tehnicii, precum şi la obţinerea vitezei de opt sute de kilometri pe oră realizaţi de avion în 1945, care a crescut la peste trei mii în 1957. Obuzele moderne nu depăşesc în genere această ultimă cifră, dar anumite avioane supersonice cu geometrie variabilă ating peste cinci-şase mii kilometri pe oră. Era fuseelor de transport bate practic la uşă. Evoluţia civilizaţiei se găseşte accelerată într-o cadenţă vertiginoasă; visul ubicuităţii, prin anihilarea relativă a distanţelor nu mai pare o utopie. Nimeni nu poate contesta astăzi posibilitatea obţinerii în viitor a unor forţe energetice prin care să se realizeze viteze de un ordin cu mult superior celor actuale, căci maşina cu aburi, motorul cu explozie, propulsia prin reacţie, utilizarea energiei nucleare, nu reprezintă decît verigile unui proces tehnic limitat la un secol, în timp ce capacitatea de creaţie a omului este, de fapt, nelimitată.

Eforturile evidente de a se introduce viteza în toate ramurile de activitate umană, dovedesc că această fiică a timpului e indiscutabil legată de noţiunea de progres. « Condiţia progresului — scria profesorul japonez Masaharu Anesaki — este activitatea; însoţitorul progresului, libertatea; simbolul lui, electrificarea, iar adevărata sa manifestare, viteza ». Căci viteza nu reprezintă o simplă aspiraţie faustiană desprinsă de finalitate practică, ci dimpotrivă, o entitate strîns legată de nevoile sociale şi economice, un mijloc de creştere a producţiei materiale, o condiţie a creării civilizaţiei timpului liber. Obţinerea unor cantităţi sporite de bunuri de consum pe calea supraproducţiei, presupune mărirea vitezelor de prelucrare a proceselor din sfera producţiei economice prin introducerea tehnologiei complexe, care în afara electrificării totale, cuprinde automatizarea, telecomenzile, calculatoarele şi dispozitivele electronice cu măsură şi control, comanda prin programare a maşinilor unelte, a aparatelor şi a mecanismelor, etc.

În ce măsură însă omul este înrîurit în alcătuirea sa lăuntrică, fiziologică şi psihologică, de dezvoltarea nestăvilită a creşterii vitezelor? Ce urmări sau ce limite pentru echilibrul biologic, moral şi intelectual al fiinţei omeneşti implică accelerarea vitezelor de producţie sau de deplasare în spaţiu? Conştient de imensa responsabilitate morală ce revine savantului în epoca noastră, Albert Einstein avertiza pe oamenii de ştiinţă, chiar de la sfîrşitul primului război mondial, că « . . . grija faţă de om şi de soarta lui trebuie să constituie întotdeauna interesul principal al oricăror eforturi tehnice. În mijlocul diagramelor şi ecuaţiilor voastre nu-l uitaţi niciodată pe om ».

În linii mari, dar numai pînă la un anumit punct, s-ar putea spune că fiziologia comandă psihologia. Procesul de producţie care este construit exclusiv

pe baza capacităţii adaptative a omului, se loveşte de mărginirea firească a fiecărui organism. Vitezele enorme ale desfăşurării multor procese legate de tehnica modernă cer omului reacţii extrem de rapide. Astfel operatorul de la un laminor de şine dintr-o uzină metalurgică neautomatizată, trebuie să efectueze într-un minut pînă la o sută de mişcări cu mîinile şi picioarele pentru a acţiona pîrghiile care comandă valurile. În condiţii de şi mai mare încordare e obligat să acţioneze, de exemplu, pilotul unui avion supersonic unde întîrzierea reacţiei de răspuns cu 1/3 dintr-o secundă, poate determina o abatere a aparatului cu cel puţin o jumătate de kilometru de la traiectoria stabilită. Promptitudinea reacţiei atinge limite de neimaginat la cosmonauţi în cazul defectării sistemelor de telecomandă de pe pămînt, cînd sînt nevoiţi să execute singuri anumite manevre la o viteză a vehiculului spaţial de 7,9 km/secundă, aşa cum s-a întîmplat cu cosmonautul american Glenn.

Studierea unor procese psiho-fiziologice atît de complexe a trezit la viaţă în ultimul deceniu o nouă ramură a ştiinţei legată de psihologia muncii, intitulată « psychology engeneering » al cărei studiu urmăreşte tocmai interrelaţia specifică dintre aptitudinile individului şi cerinţele cu care îl confruntă tehnica contemporană. Parametrii înalţi ai proceselor dirijate supun unor solicitări tot mai intense funcţiile senzoriale, intelectuale şi motorii ale organismului. De aceea specialiştil şi-au pus pe drept cuvînt întrebarea dacă tehnica actuală a vitezelor nu se apropie de limita cînd cerinţele ei ar putea să depăşească posibilităţile fiziologice şi psihologice ale omului. Fără îndoială, soluţia poate fi găsită în automatizarea totală a proceselor de producţie, deşi nu toate genurile de muncă îşi pot găsi rezolvarea firească prin automatizare. Dar chiar şi automatizarea nu înlătură cu desăvîrşire caracterul încordat al muncii, căci supravegherea vitezelor mari şi foarte mari, transferă, de fapt, centrul de greutate de la funcţiile motorii la cele senzoriale şi intelectuale. Psihologia tehnicităţii de care s-a amintit, ca şi alte ramuri de ştiinţă conexe, se străduiesc, ca atare, să găsească soluţia unor astfel de probleme, nu numai în studierea resurselor organismului, dar şi în introducerea calculatoarelor electronice, a ordinatorilor, aceşti auxiliari ai gîndirii umane, capabili să îndeplinească cele mai complexe operaţiuni şi să sintetizeze un uriaş material informativ. Căci deşi gîndirea umană are capacitatea să realizeze aproximativ 20—30 operaţiuni pe secundă, « maşina » omenească apare totuşi lentă, slabă şi greoaie în raport cu vitezele tot mai sporite din viitor. Nu e deloc surprinzător, de ce fantezia multor autori a imaginat roboţi electronici perfecţionaţi, care necunoscînd oboseala şi avînd o viteză de reacţie enormă, elimină în cele din urmă pe creatorul lor. De altfel, ideea distrugerii omului de către roboţi — expresie a unui antropomorfism naiv — nu e nouă. Ea a apărut chiar în decursul primei revoluţii industriale, în 1818, cînd a căpătat o întruchipare simbolică în omul mecanic, faimosul Frankenstein, care răzvrătindu-se împotriva creatorului său a provocat panică şi moarte.

Plasticitatea organismului uman oferă însă posibilităţi de studiu şi mai evidente în cazul vehiculelor de mare viteză de deplasare. Cînd a fost introdusă locomotiva cu aburi, oamenii de ştiinţă din vremea respectivă, fiziologi şi psihologi, au fost unanim de părere că omul nu va putea depăşi viteza de 40 de kilometri pe oră, fără să resimtă serioase tulburări organice. Adaptarea fiinţei umane la viteze surprinzător de înalte, cum a fost cazul avioanelor supersonice sau cu vehicolele spaţiale, a dovedit eroarea profundă a psiho-fiziologilor de odinioară. Experienţa practică confirmată de altfel de cercetările experimentale din laborator — arată că oricît de mare ar fi acceleraţia imprimată unui vehicul ce se deplasează cu viteză uniformă şi rectilinie, omul nu percepe viteza propriu-zisă în

absenţa punctelor de reper, ci numai demarajul, virajele, acceleraţia sau frînarea bruscă.

Dar viteza nu înseamnă numai un raport cantitativ între dimensiunile spaţiului şi unitatea de timp în care este parcurs, ci presupune şi o transformare calitativă a felului nostru de a fi, de a privi universul şi manifestările lui într-o perspectivă cu adevărat dinamică. Supusă unei asemenea interpretări, realitatea vieţii cotidiene capătă aspecte neaşteptat de vii, de inedite. Febra universală a accelerării proceselor materiale, nu putea să nu aibă o înrîurire profundă asupra celor mai diverse fenomene legate de conştiinţa socială, ca moravurile şi arta, ştiinţa şi sportul, spiritul de urbanizare ca şi migraţiile turistice, variaţiile modei ca şi pasiunea întoarcerii la natură.

O astfel de schimbare a devenit şi mai evidentă o dată cu pătrunderea autoturismului de mic litraj în existenţa cotidiană a majorităţii semenilor noştri din ţările puternic industrializate, producîndu-se un adevărat seism în viaţa colectivităţilor respective. Se poate aprecia că maşina personală a adăugat parcă o nouă dimensiune omului contemporan, creîndu-i noi deprinderi şi trăsături psihologice « sui generis ». Căci deplasarea rapidă înseamnă viteză, adică plăcerea insinuată şi perfidă a acceptării unui joc pe care oricine e ispitit să-l practice. « Mai repede ! Mai repede ! » strigă eroina lui Lewis Carroll, autorul celei mai citite cărţi pentru tineret din lumea anglo-saxonă: « Alice în ţara minunilor ». Gustul pentru viteză reprezintă, ca atare, un stimulent cu care, din nefericire, ne obişnuim destul de repede, încît sîntem nevoiţi, asemenea toxicomanului să mărim treptat doza, să supralicităm, dacă voim să păstrăm inalterate virtuţile efectului excitant.

Dorinţa de a cere automobilului un randament tot mai crescut prin calităţi tehnice sporite din punct de vedere al vitezei şi stabilităţii, e neîndoios o condiţie a progresului, dar nu rareori izvorăşte din teama de a nu cădea în desuetudine, în rutină, de a nu fi subapreciaţi şi depăşiţi de semeni mai temerari. Există cu alte cuvinte o competiţie a vanităţilor, un fel de snobism al tehnicii, care se manifestă printr-un cult purtat vitezei, într-un domeniu ce se susţine aproape exclusiv prin emulaţie şi noutate. Prin intermediul autoturismului mic — aproape 100 milioane în vremea noastră — vasta industrie de automobile a introdus în sfera de preocupări a omului modern, noi coordonate. O adevărată geografie turistică bazată pe o reţea complexă de benzi şi volute rutiere, betonate, etajate şi supraetajate care se înoadă şi se desfac în trefle, inele şi alte forme geometrice, prezenţa de centre hoteliere şi de tot felul de facilităţi create pentru o societate de consum avidă de pitoresc şi mobilitate, a transformat în bună măsură fizionomia peisajului urban. Căci oraşele actuale, concepute la originea lor după pasul omului sau al animalului de povară, nu sînt croite pentru a suporta intensa circulaţie auto, care tinde către viteze tot mai mari. Se creează astfel situaţia paradoxală că un automobil de 80—100 cai putere circulă în centrele urbane aglomerate la o viteză inferioară aceleia cu care se deplasau în urmă cu un secol trăsurile de piaţă. De fapt, nu mijloacele de transport în comun cu tracţiune auto reprezintă obstacolul principal în circulaţia citadină, ci cantitatea din ce în ce mai mare de automobile particulare, care în unele oraşe — cum este cazul Parisului — au întrecut suprafaţa totală a străzilor. Aşa se explică de ce omul din marile oraşe a pierdut disponibilitatea pietonului ce ar voi să hoinărească în voie. E o crudă realitate a vremii noastre, care interesează atît pe sociolog, cît şi pe psiholog. Dar problema pare gravă nu numai din punct de vedere al vitezei şi dificultăţii circulaţiei, ci şi din acela al securităţii vieţilor omeneşti, ameninţate de numărul sporit de accidente — astăzi, a

treia cauză de mortalitate în lume — ca şi de aerul viciat de gazele de eşapament.

Cunoscutul critic de arhitectură şi urbanism din S.U.A., Lewis Mumford, într-un eseu intitulat « Babel în Europa », scria că urbaniştii şi edilii europeni sînt tot atît de reticenţi ca şi cei americani, în a trata problema automobilului în singurul fel « care l-ar împiedica să facă viaţa oraşului la început de nesuportat şi la urmă imposibilă ». Soluţia pe care o preconizează autorul american presupune nu numai o curajoasă şi viguroasă îmbunătăţire a transportului public în cadrul oraşului, dar şi organizarea tramei stradale concomitent cu restrîngerea accesului autovehicolelor atît în centrul comercial, cît şi în cartierele de locuinţe, facilitînd astfel mişcarea pietonilor. Mumford întrevede posibilitatea creării de automobile de dimensiuni reduse, numai pentru uz urban, alimentate de preferinţă cu energie electrică printr-un sistem de baterii eficiente, paralel cu reamplasarea industriei metropolitane, a birourilor administrative şi comerciale în subcentre mai îndepărtate, spre a favoriza o circulaţie continuă în dublu sens, în locul marelui flux ce are loc numai într-o singură direcţie — adică spre centrul oraşului ziua şi refluxul în sens invers, seara.

Facilitat de prezenţa automobilului personal, nomadismul actual bazat pe instituţionalizarea timpului liber, constituie pentru zeci de milioane de persoane, un prilej de a-şi canaliza propria disponibilitate spre ţeluri precise, care să răspundă tendinţelor profunde de mişcare ale fiecărui ins mînat de curiozitatea de a se instrui, de a stabili contacte cu locuri şi fiinţe necunoscute, de a acumula cît mai multe impresii cu putinţă într-un răstimp scurt, sau de a încerca o firească întoarcere în mijlocul naturii în scop recreativ.

Diversitatea senzaţiilor ca şi ritmul accelerat care şi-a pus pecetea pe actualul stil de viaţă, lasă impresia unei trăiri pe tot mai multe planuri. Şi într-adevăr, comunicarea cu un univers atît de variat, de caleidoscopic, dilată nespus de mult timpul psihologic al fiecărui ins. Din cauza aceasta se produce un decalaj, o lipsă de concordanţă între cronologia subiectivă, aceea a trăirii interioare şi durata obiectivă a timpului matematic înregistrat de filele calendarului. Se creează astfel iluzia că într-un răstimp relativ limitat, parcurgem o viaţă mai îndelungată, că diferite existenţe se succed cu repeziciune în decursul uneia singure. Sentimentul nemărturisit al trăirii multiple, ne incită ca atare la deplasare, la vagabondajul turistic, la fuga după cît mai variate impresii şi senzaţii şi în ultimă instanţă după viteză. Căci viteza înseamnă, de fapt, un protest inconştient împotriva imobilităţii, a inerţiei, a dispariţiei noastre fizice, atunci cînd nu constituie un simplu succedaneu al spiritului de revoltă faţă de uniformitatea, de stereotipia vieţii zilnice. Poate că tot în această direcţie ar trebui căutată şi explicaţia pasiunii actuale pentru sport, considerat sub latura cultului recordmenilor sau al performanţei care capătă pentru anumiţi amatori importanţa unui adevărat fetiş.

Epoca noastră ale cărei trăsături Goethe le anticipase în linii mari, denumind-o cu un epitet atît de pitoresc, ca « velociferică », şi-a găsit expresia simbolică supremă în cinematograf şi televiziune. Într-adevăr, nici un alt mijloc de comunicare artistică nu reuşeşte să redea cu atîta fidelitate cinetica lumii exterioare sau fluxul şi simultaneitatea stărilor de suflet din lumea interioară ca marele şi micul ecran. Iată de ce şi unul şi altul înseamnă pentru sute de milioane de spectatori o fereastră deschisă spre un al doilea univers, impalpabil şi totuşi real, care prin limbajul uzual şi puterea de sugestie specifică imaginii în mişcare, le permite să evadeze într-o lume mai vastă şi mai variată decît aceea a propriei lor existenţe.

Dar ochiul planetar al cinematografului şi televiziunii, definit prin cei doi termeni-cheie, imaginea şi mişcarea, nu poate fi conceput decît asociat cu o

anumită dimensiune a vitezei. Fără intervenţia vitezei, adică a succesiunii imaginilor într-o unitate de timp corespunzătoare fiziologiei ochiului omenesc, unui anumit prag de percepţie a retinei — în care mişcarea descompusă şi detailată în imagini fixe se transformă în continuitate — am fi rămas şi astăzi la lanterna magică şi praxinoscop, aceşti strămoşi ai celei de-a şaptea arte.

Dinamica etapei pe care o străbatem nu putea să nu aibă repercusiuni profunde şi asupra culturii, artei şi ştiinţei. Dacă în presă asistăm la triumful anchetei, al raidului, al telegramelor succinte, dar mai ales al lansării cu atîta succes a ilustraţiei persuasive ce se adresează ochilor, o serie de periodice de largă circulaţie recurg la rîndul lor la « informarea » publicului prin extrase sau rezumate sub formă de pilule ce şi-au găsit în « digest » realizarea ideală. În graba generală, tot mai puţine persoane — exceptînd pe specialişti — recurg la surse, la opera originală, preferîndu-se schelele, informarea pasivă din a doua mînă în locul unei cunoaşteri active şi autentice.

Spre deosebire de lungile poeme de altădată, poezia tinde să se miniaturizeze. Stihurile evită tot mai mult muzicalitatea rimei socotită un vestigiu dulceag şi recurg cu insistenţă la o prozodie directă dar insinuantă, ca ritmul sacadat şi tînguit al ghitarelor electrice. Sub imboldul imprimat de caracteristicile secolului, stilul narativ tinde să elimine metafora sau ornamentele inutile, devenind concis, adesea violent şi argotic. Verbalismul dialogurilor sau anecdotica scenelor amoroase din vechile romane s-au volatilizat, făcînd loc unei analize sobre desfăşurate într-o durată de timp extrem de redusă. Aşa, de exemplu, amplul roman al lui James Joyce, *Ulysse* — această alegorie a *Odisseei* transpusă pe plan modern — se petrece în decursul unei singure zile, iar o bună parte din *Condiţia umană* a lui André Malraux numai în cîteva ore. Folosind o tehnică personală, bazată pe procedee cinematografice, scriitorul american John Dos Passos a reuşit în unele din romanele sale, ca *Manhattan Transfer* sau *Paralela 42*, să transpună acţiunea pe diverse planuri a căror cinetică sugerează trăirea personajelor, simultaneitatea sentimentelor, accelerarea situaţiilor.

În multe alte lucrări, intriga se desfăşoară într-o alură vertiginoasă ca în cazul ficţiunilor poliţiste, de aventură sau de anticipaţie ştiinţifică, răspunzînd gustului unui public numeros ahtiat de viteză şi de savoarea faptului divers. Alte opere însă, avînd un suflu larg şi preocupări de analiză, abordează viaţa introspectivă printr-o optică psihanalitică sau relativistă, cu suişuri şi coborîri abrupte, cu un sens al gradaţiei dramatice ce ţine cititorul în alertă, aşa ca la scriitorii William Faulkner, Truman Capote, Lawrence Durrell — aceşti cosmonauţi ai spaţiilor interioare.

În preocupările şi tematica prozatorilor moderni se simte în mare măsură interesul pentru vehicolele de transport, aceste generatoare de viteză, care influenţează şi nu rareori determină psihologia personajelor. Există o întreagă literatură de ficţiune în care transatlanticul, sleeping-carul, avionul, sau automobilul se bucură de o atenţie deosebită, constituind nu numai decorul dar chiar şi sursa reacţiilor psihologice complexe.

Ca un protest împotriva staticităţii şi pasivităţii contemplaţiei, în pictură s-a afirmat tot mai mult simbolismul plastic, grafismul, orchestrarea de linii şi culori, cu predominanţa elementului dinamic. Tendinţa mişcării în artele plastice şi-a găsit expresia tulburătoare în şcoala americană contemporană, în tablourile cinetice ale lui Frank Malina, de pildă, ce sugerează viteze astrale şi ritmuri cosmice, dar mai ales în acel curent denumit « action painting », pictură a gestului, a rapidităţii, întruchipată de maniera atît de personală a lui Jackson Pollock. În efortul său de reînnoire, artistul a folosit o tehnică neobişnuită şi anume procedeul « dripping », adică al stropirii, al aruncării culorii de la distanţă sau a picurării pastei fluide prin

vase găurite. Obsedat de dorința de mobilitate în timpul creației, așa cum a declarat nu numai o dată, Pollock obișnuia să fixeze tabloul pe parchet «ca să se poată plimba în jurul cadrului, a-l aborda din cele patru laturi spre a intra cu desăvîrșire înlăuntrul lui ».

Psihologia vitezei e demnă de urmărit și în arta coregrafică a ultimelor decenii, unde atît soliștii cît și baletul regăsesc firescul, puritatea mișcării spontane, fără să mai recurgă la reproducerea mecanică și imitativă a sunetului din baletul clasic. Acrobația, gesturile ritmice, furia pantomimei dansate reproduc spectacolul vieții de toate zilele în care mișcarea și viteza reprezintă elementul cel mai caracteristic dacă nu cel mai seducător. La rîndul lor, muzicienii, revizuind mijloacele de expresie tradiționale au căutat să reflecte climatul epocii actuale, febra universală a vitezei și instabilității. Prin importanța primordială acordată ritmului și folosirea chiar abuzivă a sincopei în fantezia deslănțuită a jazz-ului, introducerea sistemului dodecafonic al lui Schoenberg, a muzicii concrete etc., polifonia muzicală contemporană cunoaște adevărate surprize de invenție sonoră.

N-au rămas în afara tendinței generale de a-și reconsidera concepția și metodele, în raport cu structura epocii actuale, nici filozofia și nici știința. Filozofii de factură idealistă s-au îndreptat spre sistemele intuiționiste și eclectice, sau spre doctrinele existențialiste și voluntariste, unde primează elementul fluid și instabil al existenței ca și noțiunea dinamică a destinului.

În știință referatele și comunicările devin tot mai concentrate, mai laconice. Spre a cita un exemplu clasic, lucrările lui Einstein cuprind într-un număr redus de pagini studiile lui geniale cu privire la teoria relativității sau la raporturile dintre gravitație și electromagnetism. În dezvoltarea științelor se admiră precumpănitor concepțiile și metodele dinamice în dauna celor statice și descriptive de altădată. Spre a ne referi la un singur exemplu, din medicină, introducerea patologiei funcționale, a roentgen-cinematografiei medicale în scop diagnostic sau de cercetare ca și utilizarea atomilor marcați, în vederea urmăririi proceselor metabolice, constituie un triumf al orientării dinamice în știință.

Desfășurarea trepidantă a existenței cotidiene a influențat chiar și moravurile care suferă sub ochii noștri o curioasă metamorfoză. Politețea se estompează sub influența eroziunii permanente a grabei, a instabilității, a vitezei. Relațiile dintre bărbați și femei se simplifică tot mai mult, uneori pînă la schematism și desfigurare. Multe aspecte și formule de viață apar desuete și ridicole; corespondența sentimentală, de pildă, pare absurdă în ochii unei generații care folosește în exclusivitate telefonul. Aspectele vestimentare s-au redus la strictul necesar și tind să se miniaturizeze cît mai mult sub influența concepțiilor naturiste, dar mai ales a lipsei de timp. Referindu-se la grotescul rochiilor demodate, Paul Morand observa undeva cu umor că dacă în 1890 o femeie purta pe ea douăzeci și două de piese vestimentare, în vremea noastră acestea s-au redus la strictul necesar.

Dinamismul frenetic al perioadei actuale nu a cruțat nici sfera sentimentelor umane care s-au orientat după noi linii de forță. Dacă pe vremea lui Stendhal una din eroinele sale mărturisea cu candoare că în ecloziunea dragostei vede șapte etape diferite ce trebuiau parcurse pe îndelete pînă la pasiunea plenară, un personaj lui Montherlant din lumea sportului, nu are nevoie nici de șapte minute spre a străbate întregul itinerar sentimental: « Niciodată, niciodată ca în clipa asta — spune eroul respectiv — n-am avut atîta nevoie de tine! Ah, recunosc cu înfiorare pe chipul tău semnele aceleeași turburări pe care mi-o provoci tu mie. Nu mai adăuga nimic ! Ai acceptat. . . Îmi placi, ești a mea și te voi avea cu orice preț ». De asemenea, persiflînd nerăbdarea caracteristică vremii noastre, același autor comentează cinic, dar nu lipsit de umor, mutația sentimentală a personajelor create de Choderlos

de Laclos, autorul romanului *Legăturile periculoase*: « Soţia preşedintelui de Tourvel cînd cedează este tot soţia preşedintelui de Tourvel, mai puţin şase luni de aşteptare, adică de uzură lentă; vă rămîne să apreciaţi dacă în astfel de condiţii mai merită să încercaţi ».

Nu e oare semnificativ pentru evoluţia pe plan sentimental, pentru structura sufletească a unei bune părţi din lumea contemporană, că cel mai mare analist al secolului, Marcel Proust, a pus senzaţia la temelia relaţiilor psiho-afective? Senzaţia, adică ceea ce percep simţurile, elementul fugace, efemer, înregistrat de personalitatea umană la un moment dat. Prin aceasta s-a risipit ca fumul mitul duratei veşnice a pasiunii, atît de scump romanticilor, căci femeia căreia i-ai jurat fidelitate astăzi, nu-ţi va mai place mîine. Nu e vorba aici de motivaţia instinctuală a iubirii, ci de discontinuitatea sentimentelor pe planul conştiinţei afective, de neputinţă persistenţei, a garantării duratei lor. Problemă gravă dacă ar fi să dăm crezare lui Proust, căci ridică numeroase obiecţiuni. Din această tragedie a instabilităţii, a solicitării omului în multiple direcţii, decurg intermitenţele inimii şi dezintegrarea eului — problemă centrală în opera lui Proust — căci eul presupune tensiune şi persistenţă care ar ucide senzaţia. Dialectica iubirii în concepţia proustiană reflectă într-o manieră subtilă caracteristicile variţiilor eului într-o epocă supusă fugii după un minut pierdut, cînd fiinţa omenească devine sclava surprizelor propriei ei afectivităţi.

•

Puţine noţiuni au fost atît de aprig desbătute şi controversate în ultimele decenica acelea referitoare la viteză, legate bineînţeles de conceptul de progres şi de relaţia om-maşină. Şi totuşi, atît apărătorii fervenţi cît şi inamicii ireductibili sau camuflaţi ai tehnicismului modern, cu corolarul ei firesc, viteza, recunosc în unanimitate că destinul individului ca şi acela al marilor comunităţi umane din perioada actuală, e condiţionat de răspunsul care se va da acestei probleme cu semnificaţii atît de profunde.

Frămîntaţi de tendinţe contradictorii, mulţi cărturari manifestă o atitudine ambivalentă faţă de tehnica vitezei. Fascinaţi de cuceririle care le asigură confortul şi le flatează imaginaţia, ei se tem totuşi de incertitudinile, de surprizele şi necunoscutele pe care le rezervă această forţa în continuă dezvoltare. Dar aşa cum o carte nu constituie un simplu obiect material elaborat şi meşteşugit, ci ecoul, prelungirea unui om în încercarea disperată de a comunica cu ceilalţi, tot astfel şi tehnica vitezei poate să fie secundă sau nocivă după felul cum înţelegem s-o folosim, după rolul pe care tindem să i-l atribuim în viaţa individuală şi socială. Acest fapt apare astăzi cu atît mai necesar cu cît între construcţia lumii materiale şi arhitectura interioară a fiinţei umane, a personalităţii sale etice, există o serioasă discordanţă. Devenind mai puternic şi mai eficient în toate domeniile de activitate unde se face simţită desvoltarea prodigioasă a tehnologiei moderne, omul contemporan nu manifestă calităţile etice corespunzătoare marilor schimbări petrecute în structura lumii actuale. Forţa lui civică şi morală nu e pe măsura puterii sale de stăpînire a naturii. Oare conştiinţa neliniştită a semenilor noştri trăieşte, aşa cum vor să ne încredinţeze unii gînditori moderni ca Berdiaeff, Spengler, Mounier sau Heidegger, o tragică dilemă, dacă nu chiar o opoziţie surdă faţă de tehnică şi viteză? Nu cumva viteza, considerată în sensul cel mai larg al cuvîntului, nu şi-a găsit încă o integrare firească în expansiunea spirituală şi etică a individului, a cărui existenţă nu înseamnă simplă vieţuire, ci posibilitatea de a se mişca într-o lume plină de vibraţii, de poezie a spaţiilor?

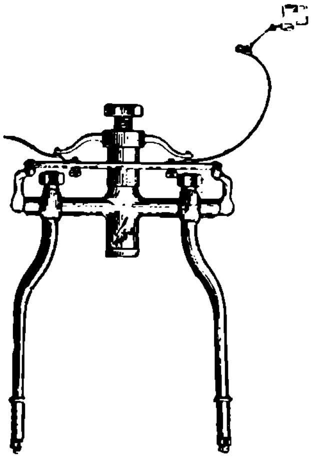
Făurită de efortul creator al tuturor acelor care cu geniu sau cu neîncetată rîvnă şi sacrificiu au elaborat cuceririle suprinzătoare ale tehnicii vitezelor actuale, societatea omenească nu va putea să-şi îndeplinească menirea decît impunîndu-şi anumite

îndatoriri şi constrîngeri. Sîntem încă departe de a fi asimilat obligaţiile care decurg din sistemul de viaţă şi moralitate generat de civilizaţia vremii noastre. Faptul că unii contemporani folosesc puterea tehnicii şi vitezei spre a degrada şi a servi pe semenii lor şi aceasta chiar la nivelul marilor grupuri sociale, nu înseamnă numai că ei operează cu categoriile trecutului, care exaltau voinţa de putere, dar că săvîrşesc şi o gravă confuzie între concepte. Căci progresul vitezei reprezintă numai un mijloc, pe cînd progresul moral înseamnă un ţel, o desăvîrşire a spiritului presupunînd o profundă asimilare a culturii. Evident, există interferenţe între aceste noţiuni, dar nu în raport direct şi necesar. Dacă progresul vitezei urmează o dinamică proprie şi inexorabilă, nici morala nu rămîne statică. Totuşi, progresul etic nu e spontan şi nici inevitabil, ci indirect, prelungit şi laborios.

Creşterea vitezelor mari caracteristică competiţiei tehnice pe plan universal şi care nu îngăduie nici un răgaz, fiind o lege tot atît de ineluctabilă ca şi aceea a gravitaţiei în lumea fizică, ridică tot mai mult problema aventurii cosmice a omului. Va reuşi omul să stăpînească forţele vitezei pe care le-a zămislit, sau asemenea ucenicului vrăjitor din cunoscuta baladă a lui Goethe nu-şi va mai aminti cuvîntul magic care să domolească furia elementelor, să împiedice paroxismul ce duce la propria sa pieire? Respectul pentru efortul milenar al omenirii ca şi înfăptuirile uluitoare ale etapei pe care o străbate, întăreşte convingerea că aşa cum geniul omului a reuşit să elaboreze în decursul timpului legile vitezei, va reuşi să le elaboreze şi pe acelea ale păcii.

Nici un factor nu poate realiza vocaţia universală a fiinţei umane în asemenea măsură ca folosirea înţeleaptă a resurselor vitezei în domeniul deplasărilor, a mijloacelor audio-vizuale, a randamentului material etc. Dar este nevoie ca viteza — această feerie a lumii moderne — să devină aliata omului, să fie domesticită şi adusă la scara sensibilităţii umane.

Poetul englez William Blake făcea remarca, aparent paradoxală, că numai excesul, saţietatea conduce la înţelepciune. Să nădăjduim că psihologia vitezei se îndreaptă tocmai pe un asemenea făgaş.



IMRE TOTH

Meditații metafizice pe tema

A U T O M O B I L

...și de asemenea, cel ce este de sine mișcător este tocmai sufletul...

ARISTOTEL, Topica 140 b 3

Telescopul aduce în prezent trecutul și depărtarea. Prin intermediul său, trecutul devine prezent. Luna de acum o secundă și galaxia care tocmai venise pe lume acum miliarde de ani se precipită în același punct unic și indivizibil al momentului prezent. Microscopul aduce la suprafață adîncurile substanței: prin intermediul său profundul devine simultan cu propria sa suprafață. Televizorul și radioul transportă în felul lor și ele depărtarea invizibilă pe ecranul dormitoarelor noastre. Dar în toate și cu toate acestea depărtarea rămîne departe și este prezentă doar prin intermediul simulacrului său: imaginea. Numai automobilul ne îngăduie să punem mîna efectiv pe ceea ce este departe, să intrăm *de facto* în posesia depărtării.

S-ar putea spune că tehnica, în ansamblul ei, constituie doar un instrument, un mijloc subordonat, și că în această ipostază nu ar fi decît o prelungire a organelor noastre de simț: ochiul pătrunde în trecut, văzînd invizibilul care se află altundeva; urechea aude și ea ceea ce este rostit în depărtări sau dincolo de ziduri, iar motoarele transportă corpul cu viteze inaccesibile pietonului; mașina-unealtă execută mai repede și mai bine munca, efectuînd operații de care poate mîna umană nici nu ste capabilă. Vedem astfel cum ființa se amplifică, se intensifică și se prelungește. Dar, raportat la axa timp, mereu și tot timpul doar înspre trecut. Telescopul aduce în prezent trecutul cosmic, microscopul evenimentele din adîncul invizibil care au loc cel mult în prezent, radioul, televizorul, evenimentele care se propagă din trecut înspre prezent cu viteza finită a radiațiilor electromagnetice.

Dar cum poate fi prelungit ochiul să vadă nu numai adîncimile, ci și înălțimile, să aducă la nivelul suprafeței nu ceea ce este dedesubt ci ceea ce este deasupra, să contemple nu numai exteriorul ci și interiorul, să cerceteze nu numai pe altul ci și pe sine — să scruteze nu numai trecutul ci și viitorul?

Instrumentele tehnice nu sînt capabile să ne ofere asemenea prelungiri invertite și pseudopozii care tatonează incert reliefurile viitorului nu pot fi construite

nici din protoplasmă, nici din fier sau sticlă, ci plăsmuite din propria substanţă noetică a gîndirii. Privind în viitor gîndirea se prelungeşte pe sine însăşi cu sine însăşi. Omul se depăşeşte înălţîndu-se pe proprii săi umeri. Astfel apare pe ecranul prezentului, (care se reduce la un singur punct de dimensiune nulă) alături de prezent nu numai trecutul ci şi viitorul. Conştiinţa de sine, sentimentul stării concrete a prezentului, se caracterizează pe sine ca « acum şi aici »; dar aceeaşi conştiinţă, ştiind în sine ceea ce a fost şi ceea ce va fi, ştiind şi faptul că există şi un *acolo*, face ca acest « acolo » să fie prezent tot în acel « aici ». În conştiinţa momentului indivizibil al prezentului este deci prezentă întreaga traiectorie continuă şi fără sfîrşit a timpului liniar — depărtarea prezentă, viitoare, trecută. Conştiinţa este săgeata lui Zenon care zburînd stă pe loc; ea este şi fluviul lui Heraclit, care imobil, identic cu sine pe tot parcursul nu stă niciodată pe loc. Eul autonom, cel ce se defineşte prin aceea că se ştie pe sine de sine stătător — este şi sufletul, unicul lucru de sine mişcător.

Previziunea a existat din totdeauna, cel puţin ca o tendinţă. Întîi sub formă de clarviziune magică, apoi ca profeţie, ulterior ca roman, fantezie şi ficţiune. Proorocirea — secularizîndu-se sub forma unui gen literar, tinde astăzi, cel puţin parţial, să devină o meserie, un procedeu sistematic care uzează de instrumentele ştiinţei. Previziunea îşi are şi ea istoria ei, şi prezentul nostru are privilegiul de a fi fost şi el obiectul unor previziuni, atît în privinţa realizărilor tehnice cît şi a :elor social-etice. Ni se oferă astfel şi în această privinţă, ocazia unei confruntări cu noi înşine, deoarece viitorul a devenit între timp prezent şi chiar trecut.

Aruncînd o privire oricît de superficială asupra previziunilor istorice efectuate în trecut asupra viitorului de atunci — prezentul nostru de acum — putem spune că aşteptările au fost cu mult depăşite — dar în două sensuri diferite.

Fericirea umană reală pare să fie încă şi acum de domeniul oniricului. Speranţa înaintaşilor noştri, că oamenii secolului nostru vor trăi în pace şi vor fi scutiţi de corvezile grijilor pare să fie încă departe de realitate. Nu vreau să spun că nu am fi realizat nici un progres în această privinţă, dar progresul este mult mai modest decît cel prevăzut. În schimb, în domeniul realizărilor tehnice aş putea să spun că au fost depăşite toate închipuirile şi toate speranţele. Previziunile făcute în antichitate, în timpul Renaşterii, în secolul luminilor, în secolul XIX cu privire la tehnica viitorului, par nişte încercări palide şi lipsite de imaginaţie faţă de ceea ce s-a realizat de fapt. Inventarul invenţiilor diabolice pe care intenţiona să le realizeze Doctorul Faust, în drama lui Marlowe, este o descriere cît se poate de modestă a unor instrumente tehnice primitive şi de mult depăşite: pod de fier pe Tamisa, un automobil, un tanc, un fel de televizor.

Am putea spune: realitatea a depăşit fantezia, sau cu Jules Verne: « ştiinţa a depăşit imaginaţia ». La o analiză mai atentă, aceste expresii se dovedesc a avea însă un sens oarecum opus acelui sugerat de o primă audiţie. Realitatea care depăşeşte fantezia este realitatea tehnicii, o realitate creată de om, şi « ştiinţa care depăşeşte fantezia » este de asemenea ea însăşi ştiinţa lucrurilor imaginate de om. Ar fi deci mai corect să spunem că atunci cînd cosmonautica ştiinţifică depăşeşte închipuirile lui Jules Verne, atunci cînd tractorul care ară astăzi ogoarele noastre depăşeşte imaginea tractorului visat de artişti, de fapt imaginaţia a depăşit imaginaţia, fantezia a depăşit fantezia.

Pentru că tehnica nu este o simplă prelungire a organelor noastre de simţ. Ea nu constituie numai, şi nu constituie înainte de toate un *mijloc subordonat*, ci un scop, şi anume *obiectul şi scopul creaţiei umane*. Prelungindu-şi organele de simţ, omul, de fapt, se construieşte pe sine însuşi, adăugîndu-şi sie propriile

sale creații. Tehnica nu este rezultatul îmblînzirii forțelor naturii și punerea lor în slujba omului, ci invers, o îmblînzire a omului — a forțelor naturale ale creativității umane care se pune ea în slujba naturii, deoarece ea îi oferă naturii lucruri pe care natura lăsată singură, fără intermediul conștiinței umane, nu ar putea să le producă niciodată. Omul se pune astfel în slujba naturii, dăruindu-i din ceea ce este al său propriu: macromoleculă și sateliți artificiali, protoni negativi și anticobalt, trandafiri și grape-fruit, stilouri, ochelari, roți cu sau fără dinți, mașini-unelte, chibrituri, case, televizoare și desigur automobil. Toate acestea — părăsind universul gîndirii, unde au fost zămislite și imaculat concepute — iau naștere și vin pe această lume materială a naturii date, sosind dintr-o altă lume, din cealaltă lume, din unica lume realmente opusă universului substanței materiale: universul concepției, al conceptului, al gîndirii, al fanteziei, al visului — al creației.

Diferită prin substanța ei noetică de cea fizică — opusă naturii — deoarece conține lucruri ce nu se află în natură și care pentru producția naturală sînt imposibile, exterioară ca subiect față de obiect — conștiința îi aparține totodată organic acestei lumi naturale și îi este interioară ca propria sa conștiință, ca propriul său eu.

Natura lăsată singură se supune peste tot unor legi de conservare: ea nu poate crește (credem) în privința cantității de substanță materială și energie: nu se poate construi un perpetuum mobile de ordinul I; cantitatea de dezordine — entropia oricărui sistem închis — crește mereu: nu se poate construi un perpetum mobile de ordinul II.

Spiritul este opus naturii, deoarece nu se supune acestor legi de conservare. Și putem adăuga: din fericire, deoarece orice coerciție conservatoare înseamnă o limitare, o plafonare imanentă și spiritul este elementul progresului în stare chimică pură. Or progresul este progres numai dacă este o înaintare, neîngrădită de absolut nimic, în acumularea valorilor noi. Un pas înainte făcut în prezent pe un drum care se termină în viitor într-o fundătură nu aparține traiectoriei progresului. De aceea progresul nu poate fi definit în mod corect decît prin recurență *la* și *prin* sine însuși: progresul este ceea ce face posibil progresul ulterior. Or numai spiritul este capabil de progres, adică de avansarea care poartă în sine nesfîrșitul și nelimitatul. Fără spirit natura rămîne închisă în sine ca un melc care nu iese din cochilia lui. Numai datorită spiritului natura poate fi depășită. Progresul este legat în mod esențial și inalienabil de prezența spiritului în univers.

Din punct de vedere al etimologiei termenului de *auto-mobil*, nu este fără interes să observăm că acest nume a fost introdus de antici pentru a defini cu el spiritul: spiritul — spre deosebire de substanța somatică, este elementul care se mișcă de la sine; elementul dotat de *auto-kinesie*. Spiritul este acela care se mișcă de la sine, care se transportă pe sine, în sine și de la sine fără să aibă nevoie de un agent care să acționeze din exterior asupra lui.

Desigur termenul de *mișcare* trebuie înțeles aici în sensul multiplu al expresiei antice: deplasarea mecanică dar și metamorfoză calitativă care transformă negrul în alb, neștiutul în știut, vara în toamnă, tînărul în bătrîn, iraționalul în rațional, imposibilul în posibil, irealul în real, visul în viață.

Capacitatea automobilității lipsită de inerția conservatoare, cu care este dotat spiritul, îl caracterizează pe acesta în opoziție cu tot restul obiectelor lumii, și privită prin prizma părții materiale a universului, această capacitate apare ca un miracol, ca realitatea imposibilității însăși. Dar acest miracol constituie o realitate naturală tot atît de palpabilă și de concretă ca și așa numitele « fenomene ale naturii ». S-ar putea ca « bărbații întunecați » cărora Ulrich von Hutten le

adresa Epistolele sale atemporale, să se rebifeze împotriva unei asemenea afirmaţii — dar, ca întotdeauna, ei nu ar face decît să protesteze împotriva unei realităţi şi să nege faptele înseşi.

Chiar biosfera, raportată la domeniul pur mineral al existenţei, prezintă anumite particularităţi paradoxale, cu aspect de miracol. Aşa este înainte de toate fenomenul *emergenţei* — nesupunerea faţă de cea de a doua lege a termodinamicii: biosfera este caracterizată printr-o creştere, o acumulare permanentă a neg-entropiei, a cantităţii de informaţie, prin producerea unor structuri de ordine din ce în ce mai complexă, prin realizarea efectivă a unor evenimente din ce în ce mai puţin probabile, ba chiar a unor stări în realizarea cărora dispune *à priori* de o probabilitate practic nulă. După cuvintele profesorului Monod, apariţia vieţii în domeniul anorganic echivalează cu realizarea lozului mare la loterie.

Dar dacă zoosfera este caracterizată prin realizarea improbabilului — *noosfera* este în schimb caracterizată prin realizarea imposibilului, a absurdului, printr-o împotrivire categorică, netă şi permanentă faţă de legile naturii, o împotrivire faţă de necesităţile cauzale, faţă de constrîngerea efectuată de forţele conservatoare ale datului. Spiritul face şi realizează ceea ce *nu* este necesar, ceea ce *nu* este normal, ceea ce este de-a dreptul ininteligibil, nemotivat de vreo cauză prealabilă, şi absurd, impunînd toate aceste noeme şi fāpturi onirice înseşi realităţii naturale, prin transformarea artificialului în natural, şi a ne-necesarului în necesar. *Prisosul este mai bun decît necesarul*, spunea Aristotel; fără ceea ce este de prisos. se poate trăi, dar se poate trăi mai prost. Prisosul este un *lux*, s-ar putea spune. Depinde însă ce interpretare dăm cuvintelor *necesar şi necesitate*. Ca o moştenire nefastă a secolului luminilor, necesitatea este concepută după chipul şi înfăţişarea mecanicii, ca o *constrîngere* care acţionează *de la cauză la efect*. În aceste condiţii prisosul şi luxul sînt într-adevăr ne-necesare, deoarece ele nu pot fi deduse şi motivate dintr-o necesitate prealabilă, dintr-o cerere materială a pieţii, prezentă înaintea apariţiei răspunsului — a *mărfii* care oferă satisfacerea cererii de mult formulate. Dacă însă acceptăm că *progresul constituie o necesitate* — dacă nu în natură cel puţin în zoosferă, sau cel puţin în domeniul vieţii sociale — atunci trebuie să-i atribuim şi prisosului modalitatea de *necesitate*, deoarece progresul se realizează datorită şi numai datorită acestui spor impus de o teleologie şi nu de o necesitate mecanică. Omul a zburat întîi şi foarte mult timp doar în vis. Avionul a coborît în realitatea materială din acest văzduh oniric. Automobilul nu a reprezentat la început nici o necesitate. Automobilul lui Heron din Alexandria este o jucărie infantilă, un amuzament neserios, unicul său rost fiind să producă un mărunt efect de uimire. Nimeni — în nici un caz nici un om serios şi cu atît mai puţin o piaţă de mărfuri lipsită cu desăvîrşire de simţul umorului şi intolerantă faţă de orice frivolitate (afară doar de frivolitatea devenită ea însăşi marfă) nu a avut nevoie de el. Au existat un milion de motive pentru care ideea putea şi trebuia să fie abandonată; costisitoarele experienţe puteau fi sistate. Şi totuşi s-au găsit mereu bărbaţi care au sacrificat timp, energie şi bani pentru asemenea experienţe. Ei au fost priviţi ca fiinţe anormale, nebuni, oameni care se ocupă cu vanităţi inutile şi frivole, în orice caz oameni care nu ţin seama de realităţi, de necesităţile materiale, membri ai unui Club Lunatic, fiinţe absurde care vor să realizeze imposibilul, poate chiar absurdul şi în orice caz inutilul. Şi totuşi ei nu au dispărut, nu s-au predat, nu s-au lăsat scufundaţi în oceanul necesităţilor cotidiene. Realizările lor: automobilul, avionul, televizorul — apar în faţa noastră în postura unui elev prost crescut care nu stă cuminte în banca lui şi vorbeşte, fără să fi fost întrebat de pro-

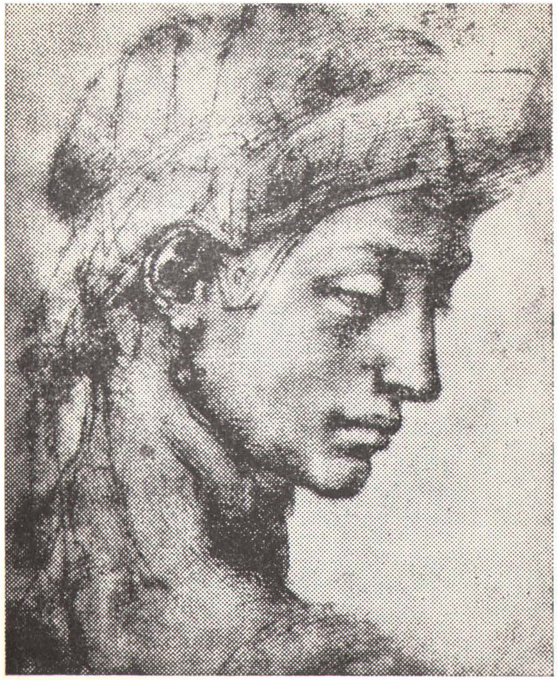
fesor, propunînd un răspuns pentru care în istorie a lipsit întrebarea prealabil formulată. Necesitatea de a poseda aceste obiecte ca marfă, a apărut abia după ce visul a devenit viață, anormalul normal, nebunia seriozitate — și datorită tocmai acestei metamorfoze. O dată apărute, toate aceste obiecte imaginare și artificiale au devenit obiecte naturale, la fel ca fierul sau cărbunele; ele au devenit mărfuri necesare, vîndute și cumpărate pe piață, ca și pîinea de toate zilele. Ne-necesarul s-a transformat în fața noastră în necesar, inutilul în util, jucăria infantilă și vană într-un obiect grav. Omenirea a optat, într-un cuvînt, pentru necesitatea ineluctabilă a prisosului: luxul s-a transformat în non-lux devenind o necesitate cotidiană la care nu mai putem renunța; din podoabă inutilă el s-a transformat și obiect de consum.

Tot așa precum tehnica, în ansamblul ei, este îndeobște considerată ca un instrument subordonat — instrument de cunoaștere sau de stăpînire a forțelor naturii — tot așa și spiritul, în ipostaza intelectului, este de obicei considerat ca un simplu instrument subordonat, ca un mijloc, și nu ca un lucru *de sine stătător*, ca ceva ce ar trebui să servească un scop exterior și nu ca însuși scopul care trebuie servit de altceva. În această relație spiritul este privit ca o peliculă fotografică, sau ca o oglindă, prin mijlocirea căruia omul trebuie să cunoască și cunoaște realitatea așa cum este ea. Spiritul este obligat în această ordine de idei să reproducă realitatea sub forma secundă a unor imagini sau sub forma unui discurs, el este obligat să servească realitatea existentă supunîndu-i-se și imitînd-o întocmai.

Fără îndoială că spiritul dispune și de această capacitate, și ca *subiect* al cunoașterii el este ulterior, întîiul dat fiind obiectul real. Obiectul dat primează aici și din punct de vedere al valorii: *el* este scopul cunoașterii și *el* joacă rolul principal, imaginea sau conceptul formate de subiect fiind secunde și subordonate. Privit sub prizma acestei capacități gnoseologice spiritul apare în fața noastră într-o postură degradată a unei servituți înjositoare. Menirea lui ar fi să fie fotograful de curte al maiestății sale Realitatea, și s-o reproducă mereu sub forma unor imagini tehnicolor, în mărime naturală, dăruind astfel realității ceva de care ea nu *are nevoie* pentru că o posedă în original: dublul ei, în forma unei imagini.

În domeniul tehnicii se manifestă însă adevărata personalitate a spiritului ca noosferă autonomă care își fixează de acum singură propriile sale scopuri. Pentru că modul său de existență, sau mai precis modalitatea specifică în care spiritul trăiește se numește *creație*.

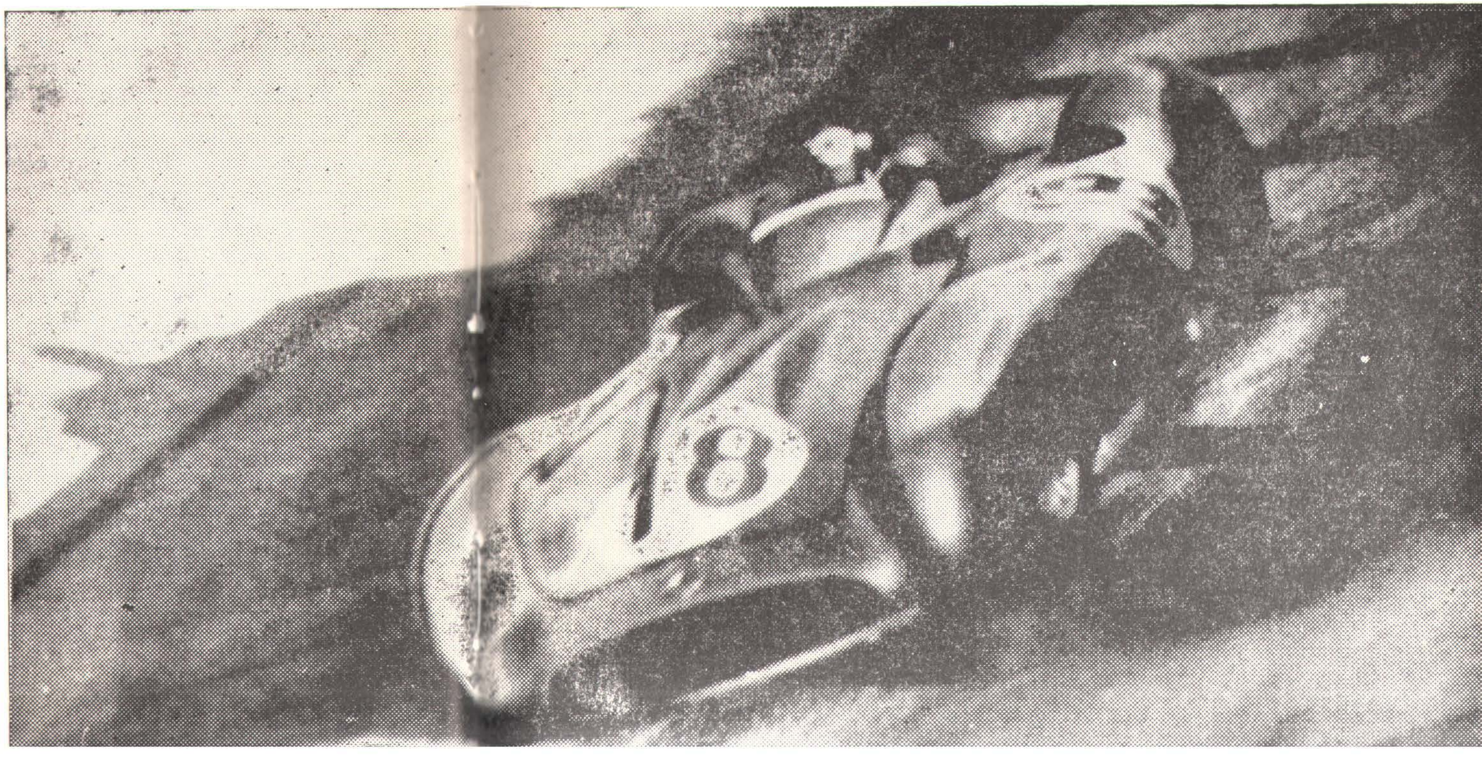
Totul se întîmplă *à rebours* în spiritul creator ca și în spiritul cunoscător al realității exterioare. În procesul creației imaginea este primă și precede obiectul: stiloul, carafa cu apă, catedrala din Chartres, locomotiva cu aburi, avionul, ciocanul de piatră, televizorul, automobilul apar mai întîi în gîndire și abia după aceea în realitate — și nu neapărat în mod obligatoriu. Obiectul este însă nu numai ulterior ci și secund din punct de vedere al valorii: automobilul fabricat din piese materiale este obligat să se acomodeze imaginii sale din capul artistului sau al inventatorului și astfel realitatea este obligată să reproducă imaginea, și nu invers. În științele naturii termenul de *adevăr* se acordă unei propoziții (respectiv unui concept) atunci și numai atunci dacă ea descrie realitatea dată, așa cum este ea. În procesul creației cunoașterea obiectului precede însuși obiectul și termenul de adevăr trebuie să i se acorde obiectului material, și anume atunci și numai atunci cînd realitatea, obiectul corporal al automobilului, reproduce fidel imaginea visată a mașinii. Îi revine acum realității să se plieze sub imperiul spiritului și de data asta ei îi revine de asemenea obligația să fie



adevărată: automobilul să fie un automobil adevărat, care corespunde întocmai conceptului său, şi se supune întocmai definiţiei sale, reproducînd cu fidelitate slugarnică propria imagine onirică. Omul nu este maşină. Dar maşina automobilă este însuşi omul — omul în esenţialitate sa ireductibilă — deci spiritul: automobilul este sufletul de sine stătător în ipostaza autoalienării, ceva din propria sa esenţă precipitat în exteriorul său, sub forma unui corp material. Dar la volanul maşinii stă spiritul şi prin cheia de contact este purtat în interiorul motorului.

În cunoaşterea obişnuită a fenomenelor naturii realitatea este *absorbită* de spirit şi pătrunde în ea din exterior. Realitatea se înstrăinează de sine însăşi dezbrăcîndu-şi materialitatea şi se transformă în substanţa noetică, în obiect spiritual: oceanul şi codrul o dată concepute devin efectiv concepte. În procesul creaţiei, realizată de tehnică, spiritul este acela care se autoînstrăinează ieşind din sine şi devenind realitate materială. Sub forma automobilului o bucată de spirit aleargă în faţa noastră, încarnată în oţel şi sticlă. Conceptul primar este prezent aici în faţa noastră expectorat de spirit în lumea naturală, şi aşezîndu-se alături de celelalte obiecte din realitate, pietre, fluvii, flori — automobilul se prezintă de acum ca o realitate naturală care acţionează asupra noastră: ni se oferă ca marfă, care ne serveşte, ne transportă sau ne striveşte; se amestecă în viaţa noastră în mod liber.

Tehnica se înrudeşte astfel cu arta (şi cu matematica) şi nu este o întîmplare că numele grecesc de *tehne* a însemnat la început şi arta propriu-zisă (cel puţin o parte a ei) şi că termenul medieval de *ars* a fost utilizat mereu în această dublă



semnificaţie. Pentru că atît *arta* cît şi *tehnica* sînt domenii pur spirituale, în sensul că ele sînt manifestări în două (respectiv în trei) domenii diferite ale aceleiaşi şi unice activităţi autonome şi exclusive a spiritului: creaţia. În corpul automobilului însuşi spiritul este acela care apare incarnat într-o ipostază obiectuală: maşina este obiectul care, printr-o oglindire inversă, reproduce imaginea, dată ca factor prim în speculaţie.

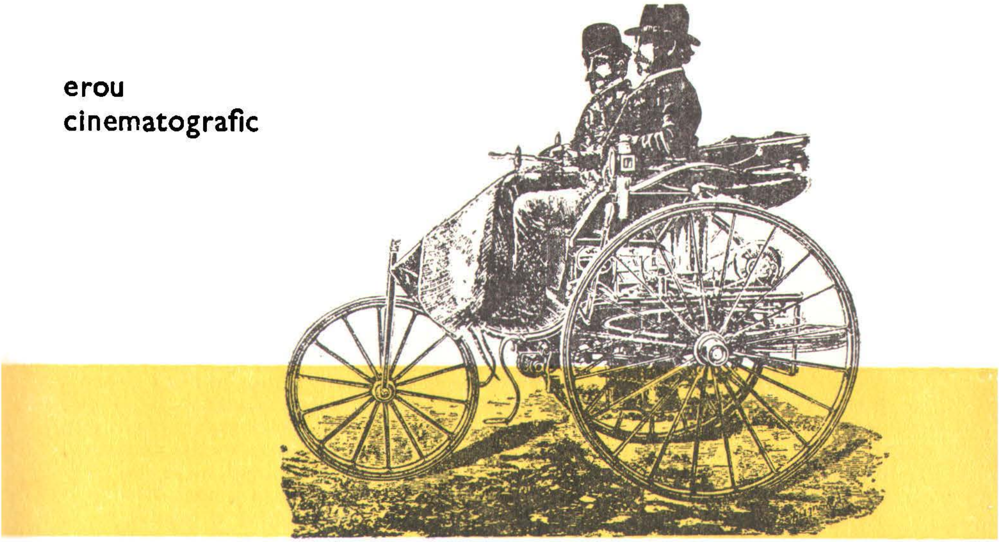
Pentru că spiritul este o oglindă şi ca orice oglindă ea nu reproduce realitatea ci imaginea inversă a realităţii: dacă realitatea este o mînă stîngă atunci în oglindă apare sub forma imaginii o mînă dreaptă, care poate nici nu are existenţă; dacă realitatea este colorată într-un anume fel — oglinda proiectează în faţa noastră o imagine, inexistentă în realitate, simetrică cu obiectul dat şi colorată în culori complementare. Dacă realitatea este compusă din molecule organice orientate dextrogir — în oglindă apar imagini inexistente în realitate ale unor molecule levogire şi dacă realitatea este construită din atomi, atunci în oglindă apare imaginea himerică a unor anti-atomi. Această oglindă capabilă să producă opusul imaginar al fiecărui obiect real, imagini care nu sînt congruente cu nici un obiect real prealabil dat — este acel *speculum* care poartă denumirea de spirit. Acest *speculum*, această oglindă speculativă nu îndeplineşte însă numai funcţiunile prelungite ale reflectării pur optice; oglinda conştiinţei este dotată cu virtuţi magice deoarece ea este în stare ceea ce oglinda optică nu poate face, să expulzeze imaginea noetică şi s-o iradieze afară în natura exterioară. Oglindirea magică este inversă deoarece aici nu obiectul preexistent se reflectă în oglindă sub forma unei imagini ulterioare, ci imaginea preexistentă este emanată în forma obiectului ulterior. În procesul creaţiei « le contre vient avant le pour » (Picasso), non-existenţa şi non-eul preced existenţa şi eul.

Realitatea nu ştie decît să existe. Spiritul ştie însă atît ceea ce există cît şi ceea ce nu există. El cunoaşte atît fierul inert şi cauciucul imobil cît şi automobilul. Realitatea este unică şi unitară. Spiritul este scindat şi dublu. A şti existenţa naturală este însăşi ştiinţa naturii, un lucru serios şi poate chiar necesar: natura se trezeşte aici la propria ei conştiinţă. A şti ceea ce nu există este poezie, vis, irealitate, născocire, minciună — tot atîtea cuvinte cu rezonanţă peiorativă, expresii eufemistice ale frivolităţii ne-necesare şi inutile. În realitate însă tocmai în această frivolitate se manifestă spiritul autonom ca cea mai înaltă şi mai serioasă forţă naturală capabilă să dăruiască lumii o altă lume, o lume nouă, un univers himeric, imposibil şi absurd din punct de vedere al existenţei date — o lume pe care realitatea nu putea decît s-o viseze, dar de care avea nevoie, ca dovadă că după ce ea îşi face apariţia în sînul ei, existenţa nu mai poate renunţa la ea — un artificial al universului automobil opus naturalului univers imobil.

Spiritul a fost asociat din toate timpurile cu lumina şi apariţia lumii noi, în sînul celei vechi şi împotriva ei, constituie astfel emanarea luminii spiritului în cavităţile întunecate ale existenţei. Dar termenul de *lume* în limba română, (ca şi în limbile slave) are aceeaşi semnificaţie cu « lumină »; lumina spiritului este o lume şi emanarea acestei lumini este precipitarea unei lumi din vis în realitate. În urma acestei coborîri în realitate existenţa naturală acceptă în interiorul ei artificialul, făcutul — şi prin aceasta ea devine cultivată. Din natura sălbatică şi spontană ea devine *cultură*, artificiu naturalizat.

Istoria automobilului nu poate fi rezumată de înlănţuirea epică a măruntelor fapte diverse: ea face parte din acea gigantică desfăşurare cosmică în care luxul şi lumina spiritului devin lume.

erou
cinematografic



cele patru roţi ale cinematografului FILMUL MUT AMERICAN, GODARD, FELLINI şi ANTONIONI

Atît automobilul cît şi cinematograful sînt în ultimă instanţă semnele şi produsele specifice ale acestui secol, neputînd deci prin aceasta să evite o condiţionare reciprocă. Întîlnirea lor a fost o întîlnire necesară, şi deloc întîmplătoare, căreia nimeni nu a reuşit să-i bănuiască de pe atunci, dincolo de aparenţă, sensurile ei profunde. Sensuri pe care nici astăzi nu le înţelegem prea bine, dintr-o urmare firească a faptului că am încercat întotdeauna să le recunoaştem situîndu-ne în punctul de vedere al unei poziţii rigide potrivit căreia cinematograful este o artă şi automobilul o industrie. Dar dacă cinematograful reprezintă cu adevărat un lux, iar automobilul o necesitate, nu văd atunci de ce reciproca nu ar fi cel puţin tot atît de adevărată. Şi adevărul este că astăzi, în raport cu tendinţa generală a epocii de a trece totul în sfera obiectului de consumaţie, atît automobilul cît şi filmul au început să tindă către o limită comună, acolo unde industria şi cultura depăşesc cerinţele şi limitele individului, înscriindu-se în sfera unor schimburi sociale. Trebuind deci să răspundă cerinţei primordiale a spiritului uman de a evada în afara coordonatelor spaţiului şi timpului cartezian, atît automobilul cît şi cinematograful au înţeles să devină deopotrivă, mijloace practice care aduc aventura la îndemîna oricui. Ce altceva este cinematograful dacă nu o aventură în timp, aventura reîntoarcerii în trecut şi a proiectărilor în viitor, aventura rememorărilor lui Isak Borg din *Fragii sălbatici* al lui Bergman şi aventura imaginaţiei Giulieei? Şi ce altceva este automobilul, dacă nu un prilej pentru o aventură în spaţiu, aventura de a învinge prin viteză legile

gravitaţiei — ca în marile rallyuri ale lui Jin Clarke şi Stanley Moss, aventura de a te lăsa sedus de imponderabilitatea punctelor cardinale şi de mitomania unui nou idol care ar putea să fie astăzi tot atît de bine ca orice altceva, caroseria unui « Grand Prix Ferrari». Dar nici de data aceasta nu ne-am înşelat prea mult devreme ce juriul Trienalei de Artă Decorativă de la Milano avea să acorde în 1957 Marele său Premiu caroseriei DS Citroën, instituind prin aceasta o dată mai mult, ideea obiectului de consum ca obiect de artă. Adică ceea ce Marinetti remarcase deja în 1914 şi ceea ce Le Corbusier avea să sublinieze cîţiva ani mai tîrziu, în 1923, spunînd: « Arta mai este astăzi uneori ascunsă prin muzee, dar să ţinem seama şi de faptul că am putea-o recunoaşte într-o zi plimbîndu-se pe străzi».

Pare aproape imposibil de stabilit astăzi data exactă a apariţiei automobilului pe ecran; s-ar putea afirma totuşi că începuturile acestei cariere rămîn însă legate de epoca burlescă a comicului mut american. Această epocă în care se putea rîde de orice şi în care totul părea făcut pentru rîs, epoca lui Mack Sennett şi a lui Buster Keaton, a lui Harold Lloyd şi Ben Turkin, Harry Langdon, iar într-un mod cu totul aparte, poate epoca unui Charlie Chaplin. Cele mai inspirate gaguri care s-au născut atunci aveau să se bazeze pe o tehnică specială a construcţiei dramatice, o tehnică prin care dezvoltarea, pregătind în ascuns desnodămîntul, nu se mai realiza prin repetiţia clasică a situaţiilor, ci instituia, de fiecare dată o nouă direcţie în desfăşurarea acţiunii, în aşa fel încît suma şi sensul de ansamblu al gagului, nu se putea deduce decît retrospectiv, odată cu concluzia. Dar pentru că de fiecare dată aceste noi orientări ale acţiunii trebuiau să rămînă în acelaşi timp convergente unui pretext iniţial şi independente totuşi faţă de acesta, producătorii comicului american au trebuit să născocească un prilej care să le ofere posibilitatea de a-şi situa eroii într-un mod logic şi eficace, mereu în raport cu o nouă situaţie. Şi în cele din urmă a fost ales automobilul. Este însă semnificativ de remarcat că, cel puţin în această perioadă de început, automobilul nu a reuşit să-şi asume o funcţie dramatică efectivă în elaborarea gagurilor, rămînînd doar un element de coloratură al epocii şi un simplu vehicol de deplasare al personajelor. De abia în 1922, Buster Keaton cu filmul său *Cops* va încerca să încarce prezenţa automobilului pe ecran cu o funcţionalitate dramatică în dezvoltarea gagurilor. Iată, de pildă, o scenă în care un om, alergînd pe stradă după un taxi, îşi pierde portofelul pe care Keaton îl culege pentru a-l înapoia proprietarului, cu o vagă părere de rău. Acesta nu înţelege însă gestul lui Keaton şi-l împinge brusc, exact în momentul în care este gata să urce în taxi, se împiedică însă şi cade; Keaton îl va ajuta totuşi cu multă bunăvoinţă să urce în automobil, dar lucrul acesta nu-l împiedică să-şi păstreze împreună cu mulţumirile şi portofelul păgubaşului, şi în timp ce taxiul se depărtează, Keaton îşi numără liniştit banii. Dîndu-şi seama de pagubă, proprietarul se reîntoarce în acelaşi taxi şi, de pe fereastra automobilului, îi smulge lui Keaton prada. Banii însă se aflau în cealaltă mînă a lui Keaton care, o dată mai mult, pare să-şi fi înşelat adversarul. Dar pentru că proprietarul se întoarce din nou, şi coboară însfîrşit din taxi pentru a se răfui cu hoţul, în timp ce Keaton a dispărut ca prin minune. Şi lucrul acesta provoacă pentru început mirarea noastră; pentru puţină vreme însă, căci în secvenţa următoare, îl vedem pe acesta aşezat confortabil în acelaşi taxi, în care a pătruns pe portiera dinspre stradă, în timp ce păgubaşul cobora pe cealaltă.

Keaton a reuşit deci să atribuie în această secvenţă automobilului o funcţie absolut indispensabilă în dezvoltarea gagului, căci pe de o parte, substanţa sa comică rezultă din repeziciunea cu care se succed toate aceste momente, şi ele nu ar fi putut avea loc la un interval atît de scurt dacă nu ar fi existat acest minunat vehicol, automobilul, iar, pe de altă parte, rezolvarea finală a gagului, la limita la care el pare să fi solicitat în extremis răbdarea noastră, are loc prin dispariţia definitivă a lui

Keaton care nu putea avea loc decît datorită aceluiaşi automobil. De altfel, încă din 1914, la începutul carierii sale, Chaplin se gîndise să utilizeze automobilul în elaborarea unor gaguri, dar nici *Kid Auto Race At Venice* şi nici *Mabel at the Wheel*, singurele filme în care am putea vorbi de o prezenţă efectivă a automobilului în mijlocul acţiunii, nu pot fi recunoscute astăzi ca reprezentative pentru creaţia sa. Spre deosebire însă de Chaplin, toţi ceilalţi mari comici ai filmului mut, vor avea rînd pe rînd revelaţia de a constata că automobilul, această mică maşină infernală, se compune dintr-o mie de bucăţele de metal şi că deci, tehnica accelerată a distrucţiei, atît de dragă gagului american din aceea perioadă, şi-ar putea găsi aici o formidabilă sursă de inspiraţie. Împinsă chiar pînă la limita paroxismului ca în colosala distrucţie a unei coloane de automobile din filmul lui Belly Bevan *Super Hoover Dyne Lizzies* sau în excentricitatea grotescă a filmelor lui *Al Saint-John*. Odată cu intrarea automobilului în arsenalul filmului comic american, începe cariera unuia dintre cele mai semnificative momente din evoluţia burlescului cinematografic: acel amestec şi condiţionare reciprocă dintre o structură abil elaborată şi o tehnică minuţios pregătită în vederea declanşării mecanismului comic, şi o formă de agresiune care serveşte ca motor acestei declanşări. Iată de exemplu, cazul Laurel şi Hardy— care prin mijlocirea unei astfel de structuri « proliferante» în care declanşarea unei reacţii în lanţ invadează întreaga sferă a acţiunii — reuşesc să distrugă un întreg şir de maşini, fac să se tăvălească pe caldarîm zeci de persoane sub efectul unei singure lovituri de pumn, sau fac să zboare pe fereastră un întreg şir de obiecte prin simpla manipulare greşită a unuia din acestea. În *Two Tars*, aceiaşi Laurel şi Hardy, de data aceasta în postura a doi automobilişti blocaţi de un « embouteillage» în mijlocul unei şosele, reuşesc ca, înarmaţi doar cu o simplă şurubelniţă, să-şi facă dreptate, adică să distrugă conştiincios maşina vecină din aproape în aproape, pînă cînd şirul dublu de automobile de pe şosea se transformă într-un morman de fiare vechi. Şi tot aşa, în *Big Bussines*, cei doi încearcă zadarnic să vîndă un brad de sărbători irascibilului domn James Finleyston, domn care refuză totuşi cu încăpăţînare afacerea. Şi pentru că ei insistă, se ajunge repede la acte definitive: în timp ce Finleyston le distruge piesă cu piesă caroseria maşinii, cei doi asociaţi îl distrug cu aceeaşi conştiinciozitate locuinţa acestuia. La fiecare nouă acţiune violentă, victima răspunde mai întîi cu o indiferenţă simulată şi subliniată prin tăceri şi priviri adînci, apoi, brusc, lasă să explodeze întreaga ură, redeschizînd astfel încă o dată ciclul infernal al distrucţiei. Totul se reduce în cele din urmă la acest model perfect: o situaţie foarte simplă, exploatată în toate posibilităţile ei, imprimînd o progresie şi o metodică a acţiunii din care se nasc mici gaguri pe care am putea să le povestim în două cuvinte, dar care sînt de fapt de nepovestit. Aşa este, de pildă, week-end-ul familiei din *The Perfect Day*, condamnat încă înainte de a începe, printr-o succesiune de mici catastrofe care culminează cu momentul în care maşina şi pasagerii ei sînt literalmente înghiţiţi într-o baltă cu noroi.

Dar dacă inventarierea exactă a apariţiei automobilului în comicul mut american este astăzi cu adevărat imposibilă, atunci cel puţin tot atît de imposibil este să cerem acelaşi lucru în cazul comediei cinematografice contemporane. De la *Great Race* la *A Crazy, Crazy, Crazy World*, de la Jacques Tati la Jerry Lewis, exemplele vor fi nenumărate; nici unul dintre ele nu va mai avea însă strălucirea de odinioară şi nici chiar *Mon aniverssaire*-ul lui Pierre Etaix (istoria unor situaţii hazlii declanşate de imposibilitatea parcării unei maşini în mijlocul Parisului), nu va mai reuşi să se ridice la înălţimea vechilor tradiţii.

Dar dacă noul cinematograf nu a reuşit, cel puţin în materie de comedie, să se ridice la înălţimea exemplelor clasice, să recunoaştem totuşi că al său este meritul

de a fi ştiut să pună în circulaţie, un mod cu totul de a vedea, printr-o perspectivă dinamică, lumea, de a recompune realitatea din suma fragmentelor de civilizaţie şi cotidian. În măsura în care, eliberîndu-se de o structură narativă, tradiţională, noul cinematograf a încercat să instaureze o nouă estetică în a prezenta realitatea prin reflexele ei indirecte, în aceeaşi măsură asistăm aici la o îmbogăţire a semnificaţiei obiectului. Şi aceasta, mai ales în cazul operei cinematografice a lui Godard, operă a cărei dialectică stă în contradicţia dintre tendinţa generală a artistului de a surprinde viaţa în modul cel mai dezinteresat, extrăgînd din fragmentele ei specifice o serie de semnificaţii obţinute printr-o prezentare cu prioritate a anumitor obiecte şi detalii şi, pe de altă parte, înclinaţia sa specifică de a căuta mereu asociaţii şi de a aduce totul în domeniul interpretărilor.

Cinematograful lui Godard este un cinematograf al fragmentelor de viaţă care, tocmai din dorinţa de a se putea realiza ca o înregistrare fidelă a unei lumi tulburătoare prin realismul condiţiei sale, aşa cum este de pildă lumea filmelor lui Rosselini, reuşeşte miraculos să devină o *interpretare* a acesteia şi anume în măsura în care pentru Godard totul se petrece ca şi cum n-ar avea nimic personal de spus, dar care nu ar izbuti să vadă lumea cu ochiul liber şi să dispună deci de propria sa viziune. Cinematograf al citaţiilor şi al asociaţiilor bizare, opera lui Godard a reuşit în ochii marelui public performanţa de a trece de la stadiul neînţelegerii la cel al proastei înţelegeri, dar adevărul este că dacă citatele devin elemente de structură ale limbajului — la un moment dat personajele din *Pierrot le fou* se vor înţelege printr-un dialog mut rezultat din succesiunea unor titluri de pe coperţile cărţilor — fragmentarea construcţiei dramatice, un mod de a pune în discuţie însăşi valabilitatea ei — căci în povestirea sa cinematografică, Godard pune accentul de o potrivă atît pe goluri cît şi pe plinuri, în timp ce elipsa acţiunii escamotează pregătirea şi consecinţele evenimentului insistînd doar asupra acţiunii propriu-zise — în această măsură putem spune că discontinuitatea expresiei cinematografice este cea care contribuie la unitatea structurală a filmelor sale, cu condiţia ca această unitate să apară ca rezultat al unei tehnici de lectură. Iată de pildă: în *Pierrot le fou* există pe autostrăzile pe care aleargă dispozitive publicitare articulînd o lozincă sau un «efect» pe mai multe panouri, suficient însă de distanţate între ele pentru ca numai o anumită viteză a lecturii, deci a deplasării automobilului, să facă posibilă, logica lecturii. La o viteză de o sută de kilometri pe oră, sintaxa fragmentelor de titluri se efectuează în modul cel mai exemplar, dar dacă automobilul imaginaţiei dumneavoastră nu va atinge această limită, atunci fiţi siguri că nu veţi înţelege nimic, sau aproape nimic din subtextul şi aluziile filmului. De altfel, în aproape toate filmele sale, Godard îşi obligă personajele să circule într-un *Jaguar*, într-un *Maseratti*, sau într-un *Ford Lux*, căci trebuie să ajungi la capătul cursei şi la capătul filmului pentru ca toate aceste secvenţe separate, antagoniste, complicate şi contrariante să se poată constitui într-un tot semnificativ.

De altfel, filmele lui Godard sînt în cele din urmă o aventură tragică, o lungă călătorie al cărui punct final nu poate fi decît unul singur: moartea. *A bout de souffle* şi *Vivre sa vie*, *Pierrot le fou* şi *Bande à part*, *Made in U.S.A.* şi *Week-end*, toate acestea sînt filme care, debutînd într-un delir calculat, se transformă curînd într-un romantism nebun şi disperat, alimentînd călătoria către moarte la bordul unui automobil, asemeni lui Catherine şi Jim din superbul *Julles et Jim* al lui Francois Truffaut. Cu ultimul său *Week-end*, Godard împinge însă jocul mai departe: nebunia romantică a automobilului apreciată pînă acum ca un mijloc de evadare din societatea tehnocrată a epocii noastre, nu mai poate fi o salvare, afară doar dacă această salvare nu este cea a sinuciderii. Şi aceasta, pentru că însăşi încercarea de a evada în mijlocul naturii la volanul unui automobil, de a te proiecta deci într-o călătorie a cărei semni-

ficaţie rămîne în esenţial cea a iluziei, este sortită morţii, în măsura în care este contaminată de acel mecanism al accidentului implacabil. *Week-end* -ul urmăreşte în paralel procesul de distrucţie fizică a omului într-o societate în care nebunia şi deruta vitezei îi amenință existența la fiecare pas; pe de altă parte, procesul de alienare morală a conştiinţei individului pe fondul unei epoci în care civilizaţia a ajuns să se autosubmineze. « *Week-end*» este dansul către moarte, inevitabil şi irezistibil, dansul care înghite în fiecare duminică miile de victime ale unui miraj căruia nimeni nu i se poate sustrage, şi căruia aproape toţi îi vor cădea pradă. Marţienii din *Alphaville*, de acelaşi Godard, spuneau undeva că « trebuie să mergi drept înainte, pentru a căuta salvarea, dar tot atît de adevărat este că tocmai drumurile drepte sînt cele mai periculoase». Şi totodată mai mult, *Week-end*-ul ne dă dreptate: se rîde în timp ce automobilul aleargă pe şosele, se gustă frumuseţea peisajului care se deschide prin reflexele parbrizului, se amuză pe seama acelor figuranţi imobili, umili trecători de pe marginea şoselelor, aşa cum te amuzi de animalele dintr-o menajerie, dar nu se poate evita prin nimic apropierea de Moarte. Poţi depăşi maşina vecină pentru a o simţi mai aproape, poţi schimba drumul şi direcţia pentru a o reîntîlni în altă ipostază, dar ceea ce nu poţi evita în nici un fel, este întîlnirea. Şi prima imagine a acelui accident stupid şi străin pe care îl văzusem la începutul filmului atît de departe, printr-o distanţă estetică pe care Godard a accentuat-o subtil, revine acum, decisivă, cu forţa uluitoare pe care o conferă realitatea.

Ne-am amuzat la început cînd proprietarii unei maşini de sport lovită de un trecător se dau în spectacol în faţa noastră, dar acum nici nu mai avem curajul să deschidem ochii căci prezenţa brutală a accidentului ne-a făcut să pierdem acea manieră suverană de a privi lucrurile din afară, şi ne obligă acum să acceptăm realitatea exactă. Dar, dintr-o aceeaşi înclinaţie către contradicţie, la care nu renunţă niciodată, Godard ne procură înainte de sfîrşitul filmului fascinaţia unei întîlniri cu un personaj de cea mai pură esenţă onirică, acel Balsamo, iluzionistul care recheamă visurile oamenilor, şi care înainte de dispariţia într-un nor de fum, ne oferă imaginea unei turme de oi născută dintr-un cimitir de maşini vechi, amintindu-ne prin aceasta cele mai bune tradiţii ale filmelor lui Fellini. Dezvoltîndu-şi de-a lungul întregii sale cariere cinematografice o înclinaţie naturală către o mitologie a oniricului, Fellini a reuşit să-şi asume meritul de a fi restituit cinematografului capacitatea de a împinge convenţia poetică în afara oricărui sistem de simboluri primare, ridicînd poezia şi visul la rangul de substanţă pură a cinematografului. Căci, fără să respingă şi fără să conteste în ansamblul ei realitatea, opera lui Fellini este străbătută de fervoarea unei fabulaţii în spatele căreia asociaţiile de idei şi inflexiunile memoriei reuşesc să creeze, în mod miraculos, însăşi sursa progresiei dramatice. La limită, s-ar putea spune că pentru Fellini, ca şi pentru *Giulietta*, totul este pretextul unei fabulaţii şi că tocmai această fabulaţie care plecînd de la realitate pînă în sfera oniricului, dă sens şi raţiune activităţii sale creatoare. Sînt semnificative în acest sens secvenţele din *Opt şi jumătate* în care Guido, la volanul unei maşini aproape oprite în mijlocul unui *embouteillage* general încearcă să se salveze din marea de maşini care au invadat strada. Din momentul în care este atras în acest mecanism indestructibil al blocării, Guido va trăi aventura unui vis grotesc a cărui substanţă onirică se naşte din suportul unei realităţi concrete dar care, depăşind sfera cotidianului şi intrînd în cea a simbolicului, reuşeşte să reconstituie şi în modul cel mai exemplar, nu numai o viziune interioară a personajului, dar chiar şi datele specifice ale universului social în care se zbate acesta.

La cîţiva centimetri în faţa sa, în maşina oprită alături, aparatul lui Fellini descoperă figura unui bărbat necunoscut, cu trăsături dure, cu o privire rece şi impenetrabilă, ascuns în spatele unor ochelari. Cei doi se fixează îndelung, în tăcere, prin

parbrizele automobilelor ca şi cum fiecare ar fi privit un peşte straniu într-un acvarium uriaş. Şi în privirea pe care o schimbă nu există nici o urmă de simpatie şi solidaritate umană ci mai degrabă un sentiment de ură nemărturisită datorat acestei vecinătăţi forţate. Întorcînd privirea, Guido descoperă în maşina din faţă o femeie la volan care tocmai îşi reface machiajul privindu-se în retrovizor, oglinda îi dezvăluie pentru o clipă faţa flască îmbătrînită şi patetică, prin iremediabila repulsie pe care o inspiră. În automobilul de alături doi bărbaţi discută cu animaţie ca şi cum nu şi-ar da seama de situaţie; o lungă conversaţie misterioasă şi foarte importantă pentru ei îi izolează complet de restul lumii. În spate, într-o imensă limuzină neagră se întrevede trîntită leneş pe bancheta din spate o femeie frumoasă, pe jumătate goală care adresează, vag şi impersonal, privirilor aţintite asupra ei, un surîs în care maliţia se amestecă cu dispreţul. Apoi, dintr-o dată în mijlocul acestei tăceri, claxoanele automobilelor încep să se facă auzite din loc în loc ca nişte proteste atît de inutile încît seamănă mai degrabă cu un strigăt de ajutor. Imobilele înalte, ce mărginesc strada blocată de circulaţie, par ca nişte ziduri invincibile în care acest micro-univers este strîns pentru o clipă şi silit să se confrunte cu propria sa condiţie. Sunetele claxoanelor se aud din ce în ce mai puternic şi dintr-o dată, fără nici un fel de raţiune, Guido va claxona cu toată puterea în timp ce o expresie de groază i se întipăreşte pe figură. Ochii lui încep să fixeze o crăpătură mică din portiera maşinii spre care aruncă o privire de o fixitate halucinantă. Şi, ca şi cum întreaga sa esenţă şi substanţă s-ar putea concentra în această privire, corpul său pare să evadeze prin golul portierei ridicîndu-se apoi într-un zbor lin, planînd îndelung deasupra caroseriilor strălucitoare oprite în mijlocul străzii.

Filmul articulează aici un puternic sens al oniricului pentru ca, apoi, brusc, în secvenţa următoare Fellini să revină din nou la tonul realist într-o secvenţă în care Guido trezit brusc apare într-o cameră de hotel. De altfel, chiar şi în *Giulietta şi spiritele*, Fellini aplică aceeaşi metodă împingînd însă lucrurile mai departe: o secvenţă în care realitatea apare tot atît de fascinantă şi tot atît de incredibilă ca şi visul fantastic. Pe o stradă aglomerată din Roma, cu maşini care aleargă în ambele sensuri, răsună la un moment dat semnalul ascuţit al unui fluier şi în timp ce şirul de maşini frînează brusc, un mic cocoşat — apariţie aproape fantastică în această lume — traversează grăbit strada, strecurîndu-se printre şirurile de maşini. Ajuns la trotuarul celălalt, dispare într-o clipă în mulţime, în mulţimea de maşini care-şi reiau goana pe străzi. În *Blow-up-ul* aceluiaşi Antonioni, tehnica se repetă: amintiţi-vă acea paradă fulgerătoare pe care cîţiva acrobaţi de circ o fac pe străzile Londrei strecurîndu-se cu o nebănuită abilitate printre şirurile de maşini care se scurg în ambele sensuri. Cine sînt ei? Unde se duc? Iată întrebări la care Antonioni nu ne va răspunde tocmai pentru a ne face să acceptăm o artificialitate a acestui dinamism, semn că ne aflăm la interferenţa dintre două universuri: cel al aparenţelor şi cel al realităţii, cel al unei lumi care este fotografiată şi cel al unei lumi care fotografiază. Senzaţia de duplicitate se va prelungi deopotrivă şi asupra personajelor; fotograful Thomas, în deghizarea lui de vagabond cerută de condiţia esenţială a jurnalistului-reporter-sociolog care trebuie să fie luat drept ceea ce nu este pentru a putea surprinde sub o deghizare falsă un «fapt colosal», dar care din momentul în care va intra în Rolls-ul său superb îşi va descoperi adevăratele identităţi: cele ale unei monarhii absolute în societatea Angliei contemporane; monarhia marilor fotografi de modă. Şi nu este întîmplător faptul că astăzi fotografii Thomas umblă la volanul unor Rolls-uri şi agenţii secreţi James-Bond, in Betley-uri strălucitoare, căci ei reprezintă în ultimă instanţă vîrfurile unei ierarhii pe care prea puţini o declară şi prea mulţi o recunosc. O ierarhie pe blazonul căreia automobilul este şi rămîne la loc de cinste.

Corectura: LIDA IGIROŞIANU

Tiparul executat la Întreprinderea Poligrafică «Arta Grafică»

PREZENTAREA TEHNICĂ:
S. CIUBOTARU

Secolul 20

REDACȚIA: CALEA VICTORIEI, 115, TEL. 16.79.22
ADMINISTRAȚIA: ȘOSEAUA KISELEFF, 10—TEL. 18.33.99
BUCUREȘTI

Lei 10

43 804